الوثائق الهاشمية



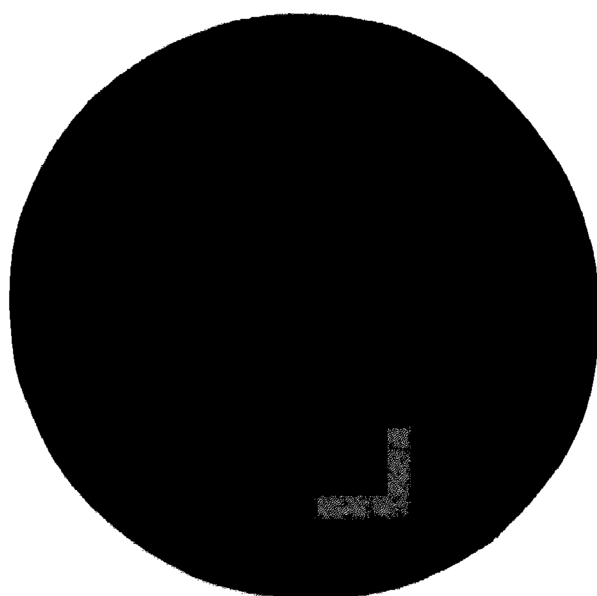
أوراق عبد الله بن الحسين

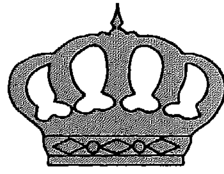
الخط الحديدي الحجازي ١٣٢١هـ - ١٤٠٢هـ / ١٩٠٣م - ١٩٨٢م

المجلد الثامن / القسم الثاني

١٤١٧هـ / ١٩٩٦م







الوثائق الهاشمية



أوراق عبد الله بن الحسين

الخط الحديدي الحجازي

١٣٤٢ هـ - ١٤٠٣ هـ
١٩٢٣م - ١٩٨٢ م

المجلد الثامن / القسم الثاني
١٤١٧ هـ / ١٩٩٦ م



محمد عدنان البخيت

رئيس جامعة آل البيت

جمع وإعداد
أ. د. محمد عدنان البخيت
د. هند غسان أبو الشعر
د. نوفان رجا السواريه
السيد بكر خازر المجالي

الشكر والتقدير للسيد

محمود موسى البوريني

والشكر أيضاً لـ

السيد محمود عواد الزيود

رقم الإيداع لدى دائرة المكتبة الوطنية

(١٢٠٩/ ٩/ ١٩٩٦)

رقم التصنيف : ٩٥٦ر٠٥٠٢٢١

المؤلف ومن هو في حكمه : د. محمد عدنان البخيت، د.هند أبو الشعر، د. نوفان رجا السواريه، بكر المجالي .

عنوان المصنف : الوثائق الهاشمية وأوراق الملك عبدالله بن الحسين – الخط الحديدي الحجازي مجلد (٨) قسم (٢).

رؤوس الموضوعات : ١- التاريخ والجغرافيا.

٢- الملك عبدالله بن الحسين – الخط الحديدي الحجازي.

رقم الايداع : (١٢٠٩/٩/١٩٩٦)

الملاحظات : جامعة آل البيت .

*** تم إعداد بيانات الفهرسة الأولية من قبل دائرة المكتبة الوطنية .**

الفهـــــــرس

الموضــــــوع	الصفحة

<u>خرائـــــط</u>

بسم الله الرحمن الرحيم

مقدمــــــــة

هذا هو القسم الثاني من المجلد الثامن ، والذي نتناول فيه أيضاً موضوع الخط الحديدي الحجازي ، ومن المعلوم أن القسم الأول من هذا المجلد قد تضمّن أوراق عبد الله بن الحسين ما بين سنتي ١٩٢٥ و ١٩٤٩م ، واقتصرنا فيه على الوثائق المحفوظة في الديوان الملكي الهاشمي واشتمل على تسعة فصول ، وتناولنا فيه إدارة الخط والبرق والهاتف ومسير القطارات وأحوال المسافرين وشحن البضائع وموظفي الخط وبرقيات الشيفرة ، واختتمناه بالمادة التي تتناول التعديات على خط السكة وكيفية معالجتها في هذه الفترة ٠

إن شعورنا بقيمة وأهمية هذه الوثائق وقناعتنا بضرورة إعطاء صورة شمولية وافية عنها ، دفعنا للبحث الدؤوب عما نعتقد انه ضروري لإضاءة وتوسيع القسم الأول لتوفير تصوّر شمولي متكامل نضعه بين أيدي الباحثين والمهتمين بدراسة الخط الحديدي الحجازي في شرقي الأردن ، ضمن إطار زمني واسع ، يغطي الفترات السابقة على الوثائق المنشورة في القسم الأول واللاحقة أيضاً ، وفي الوقت نفسه حاولنا تتبع المصادر الأخرى التي قد لاتصل إليها أيدي القارئ ، وأعطينا الفرصة للمهتم والدارس لتناول المادة الجديدة التي جمعناها في هذا القسم من مصادر متعددة ٠

لقد اجتهدنا في هذا القسم من المجلد الثامن ، بتوفير ملف صحفي نعتقد انه يفي بالغرض السابق ، ومن حسن الحظ ، تتوفر لدينا الأعداد الكاملة لصحيفة (العاصمة) وهي الصحيفة الرسمية التي أصدرتها الحكومة الفيصلية العربية في سوريا ما بين شباط ١٩١٩م وحتى شباط من سنة ١٩٢٠م وتتوفر فيها مادة غنية عن هذا الخط ، تشتمل على التعليمات التي كانت تصدرها (مديرية استثمار السكة الحجازية) وإعلاناتها الرسمية وأحوال الموظفين وأجورهم ونقل البريد ، وهذه المادة

المبكرة والتي تعود إلى السنوات ١٩١٩/١٩٢٠م ، تمثل مرحلة انتقالية قبل تأسيس الإمارة ، تساعد على تكوين تصور واضح للمرحلة التي انتقلت فيها إدارة السكة من الدولة العثمانية إلى الحكومة العربية الجديدة في دمشق الشام .

وعزّزنا مادة العاصمة بما تقدمه (الشرق العربي) وهي الجريدة الرسمية للإمارة من معلومات وتشريعات عن الخط ، وأفردنا الباب الثاني من هذا القسم للمادة الصحفية المتوفرة في الشرق العربي (ص٩٥-ص١٢٨) حيث أوردنا نصوص مشروع قانون سكة الحديد الحجازية لسنة ١٩٣٠م ونصوص مشروع قانون مُحاربة سرقة مواد السكة الحديدية لسنة ١٩٣٠م ، وهذه المادة تبين التكامل القانوني الواضح والذي يحدد صلاحيات المجلس التنفيذي وحدود صلاحيات إدارة السكة وموظفيها والعقوبات والإجراءات المتبعة في حال فقدان البضائع أو السرقات ، حيث سنت الدولة مشروعاً خاصاً للتعامل معها وأوردتها (الشرق العربي) ضمن ملف خاص لسنة ١٩٣٠م .

وحرصاً منا على استكمال الصورة ، عدنا إلى أوراق عبد الله بن الحسين من جديد ، وضمنا هذا القسم ملفا خاصاً (رقم ٢٨/١٤) يستكمل الفترة الزمنية اللاحقة لسنة ١٩٤٩م ، ويتناول مشروع إعادة تسيير الخط الحجازي إلى المدينة المنورة أو الهيئة العليا للخط الحديدي الحجازي ، والإجراءات التي تمت بهذا الخصوص والعقود المبرمة مع الشركات المعنية بتسيير الخط وحرصنا على إيراد المراسلات المتوفرة كاملة رغبة منا في تتبع الأحداث واستكمالها ضمن الفصل الثالث والذي احتل مساحة واسعة في هذا المجلد (ص١٢٩-ص٢٥٨) .

ولان الخط الحديدي الحجازي وقف إسلامي ، فقد أفادتنا وزارة الأوقاف والمقدسات الإسلامية الأردنية مشكورة ، واسعفتنا بتوفير الملف الخاص المتوفر في حوزة الوزارة وأفردنا لهذا الملف الفصل الرابع كاملاً (ص٢٥٩-ص٤٥٢) وتتميز المادة التي يحتويها الملف بأنها تغطي الفترة الزمنية الواقعة ما بين سنوات الخمسينات

وحتى مطلع الثمانينات ، وبتعاملها مع القضايا الإجرائية ، وتحديداً مسألة جواز استملاك الخط الحديدي الحجازي ، والتعامل مع ممتلكاته وإنشاءاته ، وهذا الجانب يجعل العودة إلى الديوان الخاص بتفسير القوانين هو المرجع الحكم ، ويحتوي الملف على مادة جيدة للمراسلات الرسمية التي تلقي ضوءاً وافياً على التعامل الرسمي بين الدول التي يمر بها الخط ، ولان هذه المادة يصعب على القارئ أو الدارس الأكاديمي أن يطلع عليها مباشرة ، فقد اجتهدنا وضمناها في هذا المجلد ، محاولين بذلك استكمال كل المصادر المحتملة لمادة السكة الحديدية الحجازية ، ويسعدنا أن نتقدم في هذا المقام إلى معالي وزير الأوقاف والمقدسات الإسلامية الأردني بوافر التقدير والشكر على استجابته لنا ، وتوفيره الفرصة لنا للاطلاع على الملف ، والاستفادة منه لنضعه بين أيدي الدارسين والمهتمين.

وختاماً ، فقد وجدنا أن من واجبنا أن نستكمل مادة الخط الحديدي الحجازي بالاستقصاء الدقيق ، بتوفير ملف (مصور) لمحطات السكة في الأردن ، لقناعتنا بالأهمية التي تلعبها الصورة في توضيح مقاصدنا من وراء هذه الدراسة المستفيضة للخط الحجازي ، فأفردنا القسم الأخير من المجلد وهو الباب الخامس لمحطات السكة واستفدنا من جهود زميلنا السيد بكر خازر المجالي الذي قام بتصوير المحطات وإعداد الملف من على ارض الواقع ، والتزمنا أخيرا كعادتنا بالكشافات التي تعين القارئ وتساعده على البحث ومعرفة محتويات المجلد .

ويسرنا الآن ان نذكر لقرائنا اننا نعكف حالياً على اعداد القسم الثالث المتعلق بالخط مع ترجمات من العثمانية للعربية لما يتوافر لدينا من الوثائق العثمانية .

وبعد ،

فإذا جاز لنا أن نؤكد من جديد على الأهمية الكبيرة للخط الحديدي الحجازي ، فإننا قد ترجمنا هذا التوجه بتخصيص اكثر من قسم لتغطية المادة المتوفرة لدينا ، والتي وجدنا في نشرها خدمة نؤديها للدارسين ، كما أننا حرصنا في جامعة

آل البيت على ترجمة هذا الاهتمام بتبني فكرة اقامه متحف خاص بالخط الحديدي الحجازي في حرم الجامعة ، حيث استقدمنا بمساعدة وزارة النقل والقوات الأردنية المسلحة ، وإدارة الخط الحديدي الحجازي نماذج من العربات ونأمل أن نحولها إلى مشروع ريادي في إقامة أول متحف خاص بالسكة الحديدية الحجازية .

وفي الختام لابد من تقديم جزيل الشكر الى مقام حضرة صاحب الجلالة الهاشمية الملك الحسين بن طلال المعظم الذي شمل مشروع الوثائق الهاشمية برعايته الملكية ليأتي العمل على أفضل الصيغ الأكاديمية ، تاركين الحكم للباحثين المجردين عن كل هوى . وصدق الله العظيم حيث يقول : ﴿ونعم أجر العاملين﴾ .

عمان في ١ جمادى الأولى ١٤١٧هـ
١٤ أيلول/ ١٩٩٦م

أ . د . محمد عدنان البخيت
رئيس جامعة آل البيت

الفصل الأول

جريدة العاصمة

١٩١٩ - ١٩٢٠

دمشق

(الأخبار التي تتعلق بالسكة الحديدية)

محتويات الفصل الأول/ جريدة العاصمة

العدد ١٠٢ السنة ١ دمشق : الاثنين ٢٧ جمادي الأولى ١٣٣٨هـ، ١٦ شباط ١٩٢٠م ... ٩٢

ملاحظة

سيتضمن القسم الثالث من هذا المجلد بقية اخبار سكة الحديد الواردة في جريدة العاصمة في الاعداد ما بعد العدد ١٠٢.

جريدة العاصمة

العاصمة هي جريدة الحكومة الرسمية للمملكة العربية السورية صدرت في دمشق، وصدر العدد الأول منها في ١٧ جمادي الأولى سنة ١٣٣٧هـ الموافق ١٧ شباط ١٩١٩م، وبلغت الاعداد التي صدرت منها ١٠٢ عدد حيث صدر العدد الأخير في ٢٧ جمادي الأولى ١٣٣٨هـ الموافق ١٦ شباط ١٩٢٠م.

ونرصد الأخبار المتعلقة بسكة الحديد واعلاناتها والتصريحات حولها وأهمية هذه المعلومات لكونها تأتي بعد فترة انتهاء الحرب مباشرة وبداية عهد أول حكومة عربية في المشرق العربي.

العدد ١ (السنة الاولى)

كل ما يتعلق بتحرير الجريدة وسياستها يراجع بشأنه مدير الخابرات العامة : مدير سياسة الجريدة

يؤخذ عن اعلانات الحاكم ودوائر الاجراء والمحاكم والمؤسسات الرسمية عشرون قرشاً مصرياً بصورة مطبوعة وقرشان عن كل سطر من الاعلانات الاهلية والتجارية

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية ١٣٣٧

تاريخ نشأتها

سنة ١٣٣٧ هجرية / ١٩١٩ ميلادية

بدل الاشتراك السنوي (٦٠) قرشاً مصرياً في العاصمة و(٧٠) قرشاً داخل البلاد السورية ومائة قرش خارجها

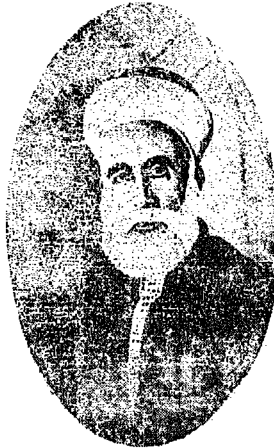
ثمن النسخة الجديدة في العاصمة اربعة متاليك

دمشق الاثنين : في ١٧ جمادي الاولى سنة ١٣٣٧ — تصدر مرتين في الاسبوع — وفي ١٧ شباط سنة ١٩١٩

الجريدة وخطتها

نحمدك يامن نشرت على صحائف الوجود آيات عظمتك وسلطانك واظهرت في كل ذرة من ذرات ملكوتك بدائع صنعك وساطع برهانك وطويت في سجل الغيوب اسرار ربوبيتك وغوامض الوهيتك فكان بين نشرك وطيك حيرة العقول ووله البصائر والالباب ونستهديك اقوم الطرق والمسالك حتى لانهيم في فيافي الغواية ولا نقع في مهاوي الضلالة ونسترشدك الخير والهداية في ما نتوخاه من القصد والرواية ونصلي ونسلم على نبيك العربي الهاشمي الذي اصطفيته من اطهر الاصلاب واشرف القبائل وعلى آله غرر الكمال وصحبه انجم الهداية وعلى جميع انبيائك لاطهار صفوتك الاخيار.

جلالة الملك المعظم



الحسين الاول ايده الله

اما بعد فلما كان لا بد لكل حكومة من جريدة رسمية تتكلم بلسانها وتنشر قوانينها وتذيع بلاغاتها وتنبئ عن اخبارها الصادقة رأت حكومتنا ايدها الله بروح من عنده وسدد خطواتها الى الخير ان تصدر هذه الجريدة باسم (العاصمة) معتصمة بحبل الله المتين شاكرة آلاءه اذ اتاح للامة العربية استقلالها وحقق بمنه وكرمه آمالها بعد قرون انقضت بالاستبداد وايام احلكها الظلم والاضطهاد لتكون ترجماناً صادقاً عن آمالها ومرآة لأعمالها كما هو الحال في جميع البلاد المستقلة الراقية.

اما خطة هذه الجريدة ومسلكها فهو كما ذكرنا نشر قوانين الحكومة وانظمتها ومقرراتها وبلاغاتها وانبائها الرسمية مع ذكر نتف من الاخبار المحلية وستعنى في ... بعض رجال النهضة

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٥ السنة ١ دمشق: الثلاثاء ٢ جمادي الثاني ١٣٣٧ ٤ آذار ١٩١٩

جائنا (جاءنا) من مديرية استثمار السكة الحجازية:

تقرر تسيير قطارات فيما بين عمان والقطرانة اعتباراً من ٥ آذار سنة ١٩ (هكذا) يومي الخميس والسبت من كل اسبوع على أن يسافر القطار من عمان الساعة ٥,٥٩ صباحاً ويصل إلى القطرانة الساعة ١١,٤٠ صباحاً ويعود منها الساعة ١,٤٣ بعد الزوال من الأيام المذكورة ويصل إلى عمان الساعة ٦,٥٢ مساءً.

بهذه الصورة يتسنى لمن أراد الذهاب إلى القطرانة السفر من الشام يومي الأربعاء والجمعة الساعة ٧,٥٥ صباحاً ويستأنف السفر في اليوم التالي من عمان إلى القطرانة.

من مديرية المخابرات العامة

ورد على الحاكم العسكري العام كتاب من نائب المعتمد السياسي البريطاني الأعلى يعلمه فيه انه سيبدأ عما قريب بشحن البضائع الخاصة بالملكيين من دمشق إلى حيفا وسيخصص يومياً عشر شاحنات لذلك في سائر المحطات ويقبل الشحن على أن تكون الشاحنة مملؤة (مملوءة) ولا تقبل البضاعة للشحن ما لم يحصل مرسلها على اذن من الحاكم العسكري العام للمنطقة الشرقية.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٦ السنة ١ دمشق: الخميس ٤ جمادي الثاني ١٣٣٧ ٦ آذار ١٩١٩

سفر القطار بين دمشق وحيفا

ان القطار الذي يسافر يومياً إلى حيفا سيقوم من صباح الغد في الساعة السادسة والنصف بدلاً من الساعة خمسة و ٥٥ دقيقة.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٩ السنة ١ دمشق: الثلاثاء ١٦ جمادي الثاني ١٣٣٧ ١٨ آذار ١٩١٩

جاءنا من نائب المندوب البريطاني انه ينبغي على كل شخص يطلب رخصة السفر من مكتب النائب الموما إليه ان يحضر بنفسه لاستلام هذه الرخصة.

على طالبي شحن البضائع من دمشق إلى حيفا ومصر ومنهما إلى دمشق من التجار ان يراعوا الشروط الآتية:

١- بيان الكمية أي وزن وحجم البضاعة بوجه التقريب مع ذكرجنس البضاعة.

٢- بيان اسم المحل المشحون له البضائع فذكر مصر وحيفا مثلاً هو مبهم لا يكفي.

٣- ان شحن بضائع التجار إلى الجنوب قد توقف الآن بسبب ما طرأ على الخط الحديدي من العطل وسنعلمهم عن وقت إمكان الشحن.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ١١ السنة ١ دمشق: الثلاثاء ٢٢ جمادي الثانية ١٣٣٧ ٢٥ آذار ١٩١٩

من مديرية استثمار السكة الحجازية

كنا أعلنا بتاريخ ١٤ آذار سنة ١٩١٩ أنه وضع بالمناقصة العلنية إحضار ثلاثة آلاف متر مكعب من البحص من الوادي الكائن بين محطة السمرا والكيلومتر ١٧٧ على أن تجري الاحالة الأولية بتاريخ ٢٠ آذار سنة ٩١٩ وبما أن المدة قد انتهت ولم نأخذ أسعاراً موافقة قد نقرر تمديد مدة الاحالة الأولى لتاريخ ٣٠ آذار سنة ٩١٩ والاحالة القطعية تجري ضمن المدة القانونية واشعاراً بذلك صار اعلان الكيفية.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ١٣ السنة ١ دمشق: الاثنين ٢٩ جمادي الثاني ١٣٣٧ ٣١ آذار ١٩١٩

جائنا من مقام سورية ما يلي:

ان مجلس إدارة الولاية اعطى قراراً بلزوم محاكمة حسن أسعد (السواق) وعلي الكردي (الوقاد) وصلاح الدين (مأمور المناورة) وعيسى أحمد (الكباس) ومحمد البيروتي (الكباس) وسليمان الكردي (السواق) وابراهيم الكردي (السواق) ومحمود شاهين (الوقاد) المستخدمين بإدارة السكة الحجازية لإقدامهم على سرقة تسع تنكات زيت بترول من شاحنات زيت البترول العائدة

للجيش البريطاني وحيث تحقق ان محل إقامة الأكثر منهم مجهول اقتضى إعلان الكيفية حتى اذا كان لأحد منهم اعتراض يقدمه لمقام الولاية في مدة عشرين يوماً اعتباراً من تاريخ هذا الاعلان في ٢٦ آذار سنة ١٩١٩.

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ١٥ السنة ١ دمشق: الثلاثاء ٨ رجب ١٣٣٧ ٨ نيسان ١٩١٩

جائنا (جاءَنا) من رئاسة مالية سورية ما يلي:

بما أن الطوابع الحجازية الموجودة في صندوق المال على وشك النفاذ فقد قرر مجلس الشورى التالي طبع قسم كاف من تلك الطوابع بقيم مختلفة فمن له اختصاص بالرسم والخط فلينظم انموذجا خلال اسبوعين اعتباراً من هذا التاريخ ويبرزه لديوان المحاسبة جتى اذا حاز القبول نتوسل باعطائه مكافأة نقدية لقاء عمله وأما النموذج فيجب أن يكون طوله خمسين سانتيماً وعرضه ثلاثين سانتيماً ويرقم في صدره عبارة (الحسين ملك العرب) وفي أسفله (طابع مخصوص لاعانة خط الحجاز) ثم تزين أطرافه برسم العلم العربي وبتعاريج جميلة تروق للنظر.

جائنا (جاءَنا) من مديرية استثمار السكة الحجازية ما يلي:

تعلن إدارة السكة الحجازية ان قطار الركاب الذي يسافر الساعة السادسة والدقيقة ٣٠ زوالية صباح كل يوم من محطة القنوات قد تقرر سفره في الساعة السابعة والدقيقة ٣٠ زوالية صباح كل يوم أيضاً اعتباراً من ١ نيسان وذلك

لصدور اشعار آخر كما أنه يستطيع مريدو السفر لعمان والقطرانة الركوب في القطار يومي الأربعاء والجمعة من كل اسبوع.

العاصمـــة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ١٧ السنة ١ دمشق: الاثنين ١٣ رجب ١٣٣٧ ١٣ نيسان ١٩١٩

مشاريع عمرانية

يسرنا أن نزف للقراء المشاريع العمرانية التي افتكرت الحكومة العربية في تنفيذها بطريق الاحالة (التلزيم) أو بواسطة الشركات الوطنية ولعمري ان أعمالاً عظيمة كهذه تحتاج من النفقات ما تنوء تحتها خزينة الحكومة وتقصر عنها وارداتها مهما كانت وفيرة ومن المعلوم ان المشاريع العمرانية والاقتصادية في جميع البلاد المتمدنة لا تقوم بها الحكومة وحدها بل الشركات الوطنية هي التي تتعهدها الحكومة والحكومة تمهد لها طريق العمل باجراء التسهيلات المقتضاة، وبما أن الحكومة مزمعة على موآزرة أي مشروع كان من المشاريع الحيوية التي من ورائها اعمار البلاد واسعادها فهي ترحب بكل فكرة ترمي إلى هذه الغاية الشريفة وتطلب من أبناء الوطن اقتراح كل ما يبدو لهم من المشاريع التي من شأنها إعمار البلاد وانماء ثروتها واصلاح زراعتها وتوسيع نطاق تجارتها والحاصل كل ما يرجى منه نفع للوطن وتدعو الشركات والعاملين إلى تعهد هذه الأعمال الكبيرة والقيام بها، أما المشاريع التي فكرت فيها الحكومة فهي:

١- فتح نهر بردى إبتداءً من قصر الحكومة إلى نهاية باب توما الذي هو طرف المدينة الشرقية وإنشاء جادتين كبيرتين كل منهما بعرض ٤٠ متراً تحيطان

بالنهر من ضفتيه ويتخللهما في الوسط خط ترامواي.

٢- إنشاء خطوط ترامواي أخرى كما يأتي:

أ - فرع يخترق دمشق من جوار محطة القنوات إلى القدم بطول ٣ كيلومترات.

ب - خط يحيط بالمدينة ويتألف تقريباً من الفروع الآتية:

١) فرع بطول كيلومتر واحد يمتد من القدم إلى (قبيبات).

٢) فرع بطول ٥ كيلومترات يمتد من القبيبات إلى باب شرقي.

٣) فرع بطول كيلومترين يوصل بخط الباب الشرقي ألى القصاع حيث يتصل بمنتهى الخط المبتديء من محلة المستشفى العسكري.

٣- خط طوله ٣ كيلومترات يمتد من المرجة إلى الربوة حيث ينشأ مستودع للماء على شكل خزان لاجل النزهة في الزوارق وتربية السمك وارواء الحقول المجاورة الخ..

٤- إنشاء خطوط برقية وتلفونية بين المواقع الآتية:

أ - من السلط إلى إدارة البريد والبرق في عمان.

ب - من محطة عمان إلى إدارة البريد والبرق في عمان.

ج - من مادبا إلى محطة الجيزة.

د - من الكرك إلى القطرانة.

هـ - من الطفيلة إلى جروف الدراويش.

وقد علمنا أنها شرعت في درس هذه المشاريع ومفاوضة شركة الكهرباء

وإدارة البريد والبرق لتمديد الفروع المذكورة كما أنها مهتمة بتعمير القسم الذي بين القطرانة وعمان من الخط الحديدي الحجازي أخذ الله بيدها وانجح أعمالها بِمنّــهِ وكرمه.

سكة حديد دمشق – حماة وتمديداتها

شير كولاري نمره ٩

جاءتنا من مدير المخابرات العامة صورة تعليمات الاجور الجديدة لسكة حديد دمشق وحماة وتمديداتها المبلغة لدولة الحاكم العسكري العام بواسطة نائب المندوب البريطاني ننشرها بحروفها:

ابتداء من أول كانون الثاني سنة ١٩١٩ قد ألغيت التعريفة القديمة وعوض عنها بالتعريفة الآتية لأجل جمع الخطوط الضيقة والعريضة وخطوط الترامواي اللبناني:

المسافرون: على الشخص ٧,٨ مليمات بكل كيلومتر.

بالعفش «باكاج» والشحن بالسير السريع ٣٣ مليماً أو ٣,٣ قرش مصري على كل طن بكل كيلومتر وعلى أجزاء الطن باقسام لا تقل عن ١٠ كيلو.

بالسير البطيء بالمفرق ٢٢ مليماً أو ٢,٢ غ م على الطن بالكيلومتر وعلى أجزاء لا تقل عن ٥٠ كيلو بالسير البطيء شحنة كاملة ١,١ غ م على الطن بكل كيلومتر وعلى أجزاء لا تقل عن ٥٠ كيلو.

الواكونات الكاملة تقبل بالأوزان الآتية:

٨ طن للواكونات التي محمولها ١٠ طن.

١٠ طن للواكونات التي محمولها ١٢ طن.

١٢ طن للواكونات التي محمولها ١٥ طن.

وذلك لاجل كل الاصناف ما عدا الحبوب، الطحين، السميد، الشوندر، البرتقال والليمون المشحون منها واكون كامل التي يدفع عنها رسم ١٠ طن و١٣ و١٥ بحسب محمول الواكون

ويؤخذ رسم قيدية ٩ مليمات عن كل ارسالية

تعطيلات ١٧,٦ غ م على كل طن أو جزء منه لا يقل عن ١٠ كيلو

مخزنيـة ٨,٨ غ م على كل طن كل ٢٤ ساعة

قبونـــة ٨,٨ غ م عن كل طن

على العفش «باكاج» رسم قيدية ٩ مليم كل ارسالية

مخزنية ١٠ مليم كل طرد عن كل أربع وعشرين ساعة

بالسير البطيء قيدية ٩ مليم كل ارسالية

تعطيل ١٥,٩ غ م كل طن أو جزء منه لا يقل عن ٥٠ كيلو

مخزنية ٨,٨ غ م كل طن أو جزء منه لا يقل عن ٥٠ كيلو

ويؤخذ على كل واغون تأخر تحميله أو تأخر تفريغه ٨٧,٨ غ م كل ٢٤ ساعة ويؤخذ رسم تنقيل (اقطرمه) ٨,٨ غ م على كل طن.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٢٠   السنة ١   دمشق: الخميس ٢٤ رجب ١٣٣٧   ٢٤ نيسان ١٩١٩

وثائق الشحن

جاءنا من مدير المخابرات العامة صورة الأمر الوارد عليه من دولة الحاكم العسكري ننشره بما يلي:

اتصل بنا ان البعض من التجار بعد استحصالهم على أوراق الاذن التي تخولهم نقل البضائع في الشاحنات على سكك الحديد يبيعون هذه الرخص الى غيرهم من التجار بثمن فاحش مما يعود عليهم بأرباح غير شرعية ويوجب غدر مشتريها ولذلك فقد قررنا:

أولاً: المتاجرة بمأذونية نقل البضائع ممنوعة وكل شخص يستحصل على رخصة من هذا النوع، يتركها لغيره يحاكم أمام القاضي العسكري ويستحق القصاص بالسجن لمدة ستة أشهر وغرامة نقدية إلى خمسين جنيهاً وكذلك المشتري لهذه الرخصة يعاقب كمشترك في الذنب.

ثانياً: كل تاجر استحصل على رخصة من هذا القبيل ولم تمكنه الأحوال من شحن البضائع التي كان يود نقلها قبل الوقت المعين يقتضي عليه أن يعيد هذه الرخصة لادارة سكة حديد .D.H.P

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٢٦ السنة ١ دمشق: السبت ١٧ شعبان ١٣٣٧ ١٧ أيار ١٩١٩

تعلن دائرة السكة الحجازية أنه حصل سهو في تبليغ الاعلان المؤرخ في ٢ أيار سنة ١٩١٩ الباحث عن مسير القطارات بين الشام والقطرانة فتأتي باعلانها هذا لتصحيح الكيفية كما يلي:

اعتباراً من تاريخ ١٠ الجاري تقرر تعديل مسير القطار المتحرك أيام الثلاثاء من محطة القنوات إلى محطة القطرانة وجعله من القنوات إلى عمان فقط وأما قطار الجمعة فيداوم مسيره إلى القطرانة كالسابق وذلك لاشعار آخر أما مواعيد سفر القطارين فتظل كالسابق.

عزمت إدارة السكة الحجازية على ايجار مطعم محطة درعا ومشتملاته وقد وضعته في المزايدة العلنية اعتباراً من هذا الاعلان على أن تجري الاحالة الأولية في ٢٠ أيار سنة ٩١٩ والقطعية ضمن المدة القانونية فعلى من يود الدخول في هذه المزايدة والوقوف على شرائط الايجار مراجعة ديوان المخابرات لمديرية السكة في التاريخ المذكور أو قبله.

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٢٧ السنة ١ دمشق: الاثنين ١٩ شعبان ١٣٣٧ ١٩ أيار ١٩١٩

جاءنا من ديوان المخابرات العامة ما يلي:

أعلمنا نائب المندوب البريطاني أن الخطوط الحديدية لا يمكنها اعطاء شاحنات لشحن البضائع التجارية حتى مضي أربعين يوماً.

تعلن ادارة السكة الحجازية أنه ينبغي لمن يريد شنحن بضائع تجارية من دمشق إلى حيفا بموجب تعليمات المندوب البريطاني الأعلى المنشورة في العدد نمرو ١٩ وتاريخ ٢١ نيسان ٩١٩ من جريدة العاصمة أن يستحصل في باديء الأمر رخصة اصدار البضائع من مقام حضرة الحاكم العسكري العام ثم يراجع بهذه الرخصة مديرية شعبة التعليمات البريطانية المقيمة في دائرة استثمار السكة الحجازية في محطة القنوات لأخذ الشاحنات وليعلم الأهالي الكرام أنه لا يحق لأحد المطالبة بأدنى شيء اذا لم تشحن بضاعته خلال اسبوع اعتباراً من تاريخ رخصة الاعطاء من مديرية شعبة النقليات ويقتضي ان يستحصل رخصة ثانية لاجل اخذ الشاحنات مرة ثانية.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٢٨ السنة ١ دمشق: الخميس ٢٢ شعبان ١٣٣٧ ٢٢ أيار ١٩١٩

شحن البضائع

ورد على الحاكم العسكري العام من نائب المندوب البريطاني انه قد أصبح ممكناً اجراء التسهيلات لشحن خمسين طناً من بضائع الملكيين في القطار يومياً من محطات مصر إلى دمشق وان ادارة سكة القطر المصري تقدم شاحنات للتجار عند الطلب على ان تتقاضى اجرة الشحن إلى حيفا فقط لذلك يقتضي

على التجار الراغبين في جلب البضائع من مصر ان يعينوا وكلاء لهم في حيفا لاستلام البضائع وتأدية أجرة شحنها إلى حيفا.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٣٠ السنة ١ دمشق: الخميس ٣٠ شعبان ١٣٣٧ ٣٠ أيار ١٩١٩

تعلن ادارة السكة الحجازية للعموم انه اعتباراً من ٢٥ مايس سنة ٩١٩ قد الغيت القطارات التي تسير ما بين عمان – القطرانة وان القطارات التي تسافر من محطة القنوات أيام الجمعة والثلاثاء ينتهي سفرها في عمان.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٣١ السنة ١ دمشق: الثلاثاء ٤ رمضان ١٣٣٧ ٣ حزيران ١٩١٩

خط حلب – اسكندرون

في جريدة الراية التي تصدر في حلب اذاعة تتضمن ان مد الخطوط الحديدية بين حلب والاسكندرون سيكون في القريب العاجل وأما المسافة بينهما فهي ١٨٠ ميلاً فقط.

تعليمات السفر

في ترك بلاد العدو المحتلة والدخول اليها والتنقل فيها

– لا يسمح بنقل الملكيين بحراً في مراكب جلالة الملك الا انه في بعض الظروف يمكن ان يسمح بالسفر عند دفع الاجرة من بيروت الى طرابلس ومن

طرابلس الى بيروت على بعض بواخر الحكومة بشرط ان لا يعيق الملكيون المرخص لهم بسفر كهذا بطريقة ما أمر نقل وسفر الجنود في الباخرة وتحتفظ هذه الرخصة فقط للملكيين الذين من طبقة راقية حسنة والذين لا يحتمل انهم يلوثون المركب والذين قد استحصلوا على بازابورتات أو اجازات سفر.

يجب أن يقدم الطلب بهذا الخصوص بواسطة هذه الدائرة (أي دائرة ضابط الربط البريطاني).

- أما البازابورتات واجازات السفر فتكون بالوان مختلفة حسب المنطقة الصادرة منها:

المنطقة الشمالية — أحمر

المنطقة الجنوبية — أسمر فاتح

المنطقة الشرقية — أخضر

المنطقة الغربية — أبيض

ومطبوعة باللغات التالية:

المنطقة الشمالية — باللغة الافرنسية

المنطقة الجنوبية — باللغة الانكليزية

المنطقة الشرقية — باللغة العربية

المنطقة الغربية — باللغة الافرنسية.

- الملكيون الراغبون في تغيير محلات سكنهم أو المسافرون بسب اشغالهم أو أسباب أخرى سواها من مقاطعة في المنطقة الشرقية الى مقاطعة أخرى فيها.

(أ) تعطى لهم اجازة بالسفر أو بتغيير محل السكن حسبما يدبر المدير العام للمنطقة الشرقية.

(ب) عندما يريد الطالب السفر في القطار عليه ان يقدم طلبه إلى الحاكم العسكري أو إلى قائد الموقع في مقاطعته الحاضرة.

قوانين عمومية: القوانين الموضوعة لتحديد السفر في القطار:

١. بما أن معظم القطارات مستخدمة لنقل المأمورين العسكريين والذخائر فقسم قليل منها يمكن استعماله لنقل الملكيين في الوقت الحاضر.

٢. وما يمكن تسفيره:

«أ» إلى الجنوب من دمشق إلى حيفا فهو ١٧ شخصاً يومياً ثلاثة منهم في الدرجة الأولى وأربعة في الدرجة الثانية وعشرة في الدرجة الثالثة. أما السفر إلى مقاطعات جنوبي حيفا فيتعلق في الوقت الحاضر مع حاكم حيفا العسكري.

«ب» إلى الشمال من محطة البرامكة فهو عشرون شخصاً يومياً.

«ت» إلى الغرب (بيروت) فهو تسعون شخصاً على أن هذا يكون مرتين فقط في الاسبوع أي يوم الاثنين ويوم الخميس في قطار الملكيين.

ويجب أن تخابر هذه الدائرة في الظروف الخصوصية التي تلجيء البعض إلى السفر ليصير ترتيب ذلك على القطارات العسكرية اليومية وليكن معلوماً أنه يمكن أن يمنح هذا بعد مصادقة سلطة السكة الحديدية على ذلك.

«ث» إلى الجنوب الشرقي «عمان» فهو أربعة وعشرون شخصاً مرتين كل اسبوع يوم الثلاثاء ويوم الجمعة.

٣. تذاكر الرجوع «البليت»: يمكن استعمال التذاكر لمدة شهر فقط أي أن التذكرة التي تعطى في أول أيار تخول حاملها أن يرجع في أي يوم أراد في شهر أيار وبالطبع أن هذه التذكرة تخدم لسياحة واحدة فقط ذهاباً واياباً أثناء ذلك الشهر.

ثمن التذكرة (أو ورقة السفر) من حيفا إلى دمشق:

تقطع التذاكر على معدل واحد فقط أي ٦,٦ مليمات «عملة مصرية» عن كل كيلومتر من دمشق إلى درعا ١٢٨ كيلومتر بمعدل ٦,٦ - ٨٤ غرشاً.

من درعا إلى حيفا ١٦١ كيلو بمعدل ٦,٦ - ١٠٦ غرشاً.

١٩٠ غرشاً من دمشق إلى حيفا، من حلب إلى دمشق ٣٦٣ غرشاً. ويمكن الحصول على أثمان «البليتات» إلى محطات أخرى والمحطات المتوسطة من السلطة لتلك الخط.

٤. يجب أن ينظر إلى حالة المسافر في الهيئة الاجتماعية ليرى في أية درجة يمكنه أن يسافر.

٥. «أ» لا تعطى أوراق سفر من سكة حديد فلسطين العسكرية تخول السفر في سكة الحجاز ولا من سكة الحجاز للسفر في سكة فلسطين.

وعلى المسافرين الراغبين أن يمروا في درعا أن يشتروا بيليتاتهم من هناك.

«ب» ويجب أن يكون مع المسافرين إلى ما بعد درعا ورقتا سفر الواحدة تخولهم السفر إلى درعا والثانية من درعا إلى ما بعدها «المحل المقصود».

٦. ان ضابط الربط البريطاني له سلطة ان يعطي اذناً بالسفر في القطار إلى الشمال والغرب والجنوب الشرقي وإلى الجنوب إلى حيفا فقط.

وعلى الذين في الجيش العربي أو الملكيين الراغبين في السفر إلى جنوبي حيفا أن يستحصلوا على مصادقة ضابط التبليغات العام في مركز القيادة العامة وهذا يجبر الطالب على انتظار مدة سبعة أيام قبل الحصول على الاذن المرغوب لذلك اقترح على كل الراغبين في السفر إلى جنوبي حيفا أن يقيدوا أسماءهم في هذا

المكتب بواسطة الحاكم العسكري قبل سبعة أيام على الأقل من الوقت الذي يريدون فيه السفر.

٧. العفش – المسافرون الذين يدفعون أجرة سفرهم:

«أ» يسمح لكل مسافر يدفع أجرة سفره بنقل ٣٠ كيلو فقط واذا كان عفشه يزيد عن هذا الوزن فعليه أن يدفع أجرة العفش الزائد حسب المعدل الذي يمكن معرفته من السكة المسافر فيها. ويجب أن يذكر العفش على اذن السفر ويصادق عليه خطياً الضابط الذي يمضي الاذن.

«ب» المهاجرون: يسمح لكل مهاجر بنقل ٣٠ كيلو فقط.

«ت» المسافرون على حساب الحكومة الانكليزية أو الافرنسية أو العربية يعاملون كما ذكر في «أ» من هذا البند.

٨. لا يسمح باستعمال دائرة البرق بما يتعلق بسفر الملكيين إلا في الأحوال الضرورية ويجب أن يقدم طلب كهذا بواسطة دائرتنا.

ضابط الربط البريطاني

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٣٢ السنة ١ دمشق: الخميس ٦ رمضان ١٣٣٧ ٥ حزيران ١٩١٩

(١) من ج العمومية(*)

٥. ربما يضطر بعض الجماعات الكبيرة كالمهاجرين الذين كانوا مبعدين ان يسافروا في القطار ففي هذه الأحوال يجب أن تعمل ترتيبات خصوصية

* ملاحظة: هذه التعليمات جزء من لائحة تعليمات شاملة لكل وسائط النقل ونقتطف هنا فقط ما يختص بتعليمات السفر بواسطة السكة.

بواسطة دائرتها أي دائرة ضابط الربط البريطاني.

٦. على جميع المسافرين ان يدفعوا اجرة السفر سوى المهاجرين والمبعدين وعندما يرتأي لزوم اعطاء ورقة سفر مجاناً فيعرض الطالب إلى مدير الأمن العام بواسطة دائرتنا.

– ان الترتيبات اليومية في قطارات سكة فلسطين العسكرية وسكة الحجاز من حيفا إلى دمشق عائدة إلى حاكم حيفا العسكري.

– لكون السيارات النقلية محدودة في القنطرة يسافر الملكيون من الاسكندرية والقاهرة ليصلوا إلى القنطرة في الساعة ١٥:٠٠ ومن بورت سعيد ليصلوا إلى القنطرة في الساعة ٣:٢٥ أما المسافرون في الدرجة الأولى فقط فيمكنهم أن يسافروا في القطار الذي يصل إلى القنطرة في الساعة ١٠:١٤.

– لا يقبل برقيات بما يتعلق بسفر الملكيين الا في الظروف الضرورية جداً.

دائرة الربط البريطانية

ضابط الربط البريطاني

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٣٣   السنة ١ دمشق: الخميس ١٠ رمضان ١٣٣٧   ٩ حزيران ١٩١٩

المنشور الرسمي لسفر الملكيين

جاءنا من مدير المخابرات العامة صورة المنشور المبلغ إلى دولة الحاكم العسكري العام بواسطة نائب المندوب البريطاني الأعلى ننشرها بحروفها:

إن التخصيصات المذكورة أدناه لسفر الملكيين في السكة الحديدية العسكرية يعمل بموجبها ابتداءً من ١٠ حزيران سنة ١٩١٩.

نوع القطار	تخصيصات جديدة
قطارات للركاب	درجة أولى ١٦
(١) قنطرة – لد – حيفا	درجة ثانية ٢٤
	درجة ثالثة لا أحد
قطارات ممزوجة	درجة أولى لا أحد
(٢) قنطرة – لد	درجة ثانية لا أحد
	درجة ثالثة ٢٤ في عربات الركاب
	١٠٠ في عربات الشحن
قطارات ممزوجة	درجة أولى ٢٤
لد – حيفا	درجة ثانية لا أحد
	درجة ثالثة ١٠٠ في عربات الركاب
قطارات ممزوجة	درجة أولى ٢٤
لد – القدس	درجة ثانية لا أحد
	درجة ثالثة ١٠٠ في عربات ركاب

تنزل هذه القطارات حيفا والقدس في الصباح وتصل إلى القدس وحيفا بالتتابع في نفس النهار ويصير المواصلة في اللد مع القطارات القادمة من يافا والذاهبة اليها وممكن أن يوجد غير هذه المحلات لكن في عربات مكشوفة.

يسمح بسفر ٢٤ راكباً من الدرجة الأولى والثانيةفي قطار الركاب للقدس – واللد مع ركاب خصوصيين مثل نساء الضباط والممرضات كما هو في الحاضر.

القطارات الممزوجة	درجة أولى ٤٢

حيفا – دمشق	درجة ثانية ١٨
	درجة ثالثة ٣٠

يسمح لثلاثين راكباً من الدرجة الأولى الركوب في قطار الركاب لحيفا – دمشق ويجب أن يكون معهم اجازة خصوصية تخولهم السفر في هذه القطارات اذا لم يزدد عدد هذه التخصيصات اليومية لا يلزم أن يقدم طلب لهذا المكتب للحصول على اذن للملكيين بقصد السفر في القطار.

الامضاء مدير النقليات العام

من مركز القيادة العامة

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٣٤ السنة ١ دمشق: السبت ١٥ رمضان ١٣٣٧ ١٤ حزيران ١٩١٩

سير القطارات

جاءنا من إدارة السكة الحجازية انه اعتباراً من ١٢ الجاري قد تقرر تسيير قطاري ركاب يومياً مختلطين الأول بين القنوات وحيفا والثاني حيفا – القنوات ما عدا القطارات الموجودة والتي تتحرك يومياً أيضاً بالقيود والتعليمات المرعية بحق المسافرين لجهة فلسطين في الأوقات الآتي بيانها:

من الشام	الوصول	القيام
قنوات	•	١٢,١٠ ليلاً
درعا	٥,٣٠ صباحاً	٦,١٥ صباحاً
حيفا	٣,١٥ بعد الظهر	–

من حيفا:

حيفا	–	٨ صباحاً
درعا	٤,١٨ بعد الظهر	٥,٣٠ بعد الظهر
قنوات	١٠,٥	أي مع قطار الركاب الاعتيادي

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٣٥ السنة ١ دمشق: الاثنين ١٧ رمضان ١٣٣٧ ١٦ حزيران ١٩١٩

اعلانـــــات

تعلن ادارة السكة الحجازية انها مددت مناقصة مطعمها في درعا لتاريخ ١٦ الجاري الموافق يوم الاثنين الساعة الرابعة زوالية بعد الظهر على أن تجري الاحالة القطعية ضمن المدة القانونية فعلى من يرد الدخول في هذه المناقصة المراجعة لديوان المخابرات للادارة المذكورة في التاريخ المذكور.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٣٧ السنة ١ دمشق: الثلاثاء ٢٥ رمضان ١٣٣٧ ٢٤ حزيران ١٩١٩

ورد على دولة الحاكم العسكري العام ان خط القطار الجنوبي قد وصل إلى القطرانة وفتح طريق المدينة المنورة.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٣٨ السنة ١ دمشق: الجمعة ٢٨ رمضان ١٣٣٧ ٢٧ حزيران ١٩١٩

أخبار محلية

جاءنا من صاحب الامضاء أنه في أثناء مرور سمو الأمير فيصل من درعا احتفلت في مقدمه تلامذة مكتب درعا احتفالاً شائقاً وكانت الجماهير المحتشدة تعاون التلامذة في ملابسها لتظهر بمظهر لائق مما كان ذلك مثيراً لحمية ثلاثة أشخاص من عمال سكة حديد محطة درعا فقرروا أن يدعوا الناس إلى ليلة يتلى فيها المولد النبوي الشريف وللقيام بواجب تلك الليلة استعانوا بمن لهم صلة بهم فأمكنهم ان يجمعوا ٣٤ جنيهاً مصرياً فكان هذا المبلغ أساساً للعمل الذي تخيروه.

وفي ليلة ١٧ رمضان المبارك دعوا الناس إلى مطعم الخط الحجازي الذي أعدوه مكاناً لتلاوة المولد فأقبلت الوفود وفي طليعتها سمو الأمير الشريف جميل الحاكم العسكري في حوران وهنالك عقب تلاوة المولد مثلت محاورات ذات مغزى أدبي والقيت خطب متنوعة ثم وقف خطيب فأبان أن الغاية من عقد هذا الاجتماع ان تستمد تبرعات تنفق في سبيل استكمال الطريق من حوران إلى المدينة المنورة ليسهل على الناس زيارتها وان الأعمال العائدة لمنفعة الأمة على الأمة أن تقوم بها فتخفف عن عاتق الحكومة شيئاً من الأثقال وذكر أن تبرعات الأمة كانت أساساً لمد هذا الخط الحديدي الذي خدم الدين والعمران معاً. فوقع كلامه موقع القبول وجادت النفوس بالتبرعات وكان سمو الأمير السابق في حلبة هذه المكرمة وقد بلغت كمية التبرعات ٢٥٠ جنيهاً مصرياً ونظمت بأسماء

المتبرعين قائمة.

واذا كان هذا شأن أبناء درعا في اقبالهم على هذه المبرة فان بابها مفتوح أمام كل راغب فيها والعناية بالخط الحديدي الحجازي تطلب انفاق المبالغ الطائلة التي تحفظ لباذليها ذكراً في الدنيا طيباً وتخولهم اجراً عظيماً يوم الدين.

درعا محمد مجدي المصري

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٤٠ السنة ١ دمشق: الاثنين ٩ شوال ١٣٣٧ ٧ تموز ١٩١٩

إلى ضابط سكك حيفا

ورد على دولة الحاكم العسكري العام من نائب المندوب البريطاني صورة تعليمات السفر بين فلسطين وسوريا نثبتها بما يلي:

جوازات المسافرين — سكك حديد فلسطين العسكرية.

ابتداء من .... (سيصير الاعلام عن التاريخ)

سيأخذ مأمور المعاملة في سكة فلسطين العسكرية على عاتقه اصدار جوازات الاهلين على اقسام الخط الفلسطيني العسكري الآتية:

حيفا إلى درعا

خط حيفا – عكا

اللد – يافا

١- تعطى التذاكر بين المحطات التالية على خط حيفا - درعا

من حيفا إلى عفولة - سماخ ودرعا

من عفولة إلى حيفا

من سماخ إلى حيفا ودرعا

هذه التذاكر تكون من الدرجات الأولى والثانية والثالثة ولكل درجة لون مخصوص وسيكون عليها نمر تبتدىء من نومر (٠٠).

٢- تستعمل تذاكر الورق بين

(١) اللد () «الصغرى» وخط سارونا ويافا.

(٢) حيفا وعكا

والتذاكر ستكون من صنف واحد فقط وعليها نمر متسلسلة من نومرو (١) لكل قسم «أي A و B» وتكون التذاكر في دفتر يحتوي ١٠٠ تذكرة.

٣- يعطي مأمورو المحطات التي تصدر منها التذاكر التي يجب عليهم الاعتناء بها وتُطلب التذاكر اللازمة في الوقت المناسب.

٤- المحطات التي ليس لها تذاكر مطبوعة تجهز بدفاتر تذاكر غير مكتوب عليها في ثلاث نسخ وتستعمل كما يأتي:

(١) تكتب في ثلاث نسخ بواسطة ورق الكربون.

(٢) تعطى الورقة الأصلية للمسافر عند الدفع.

(٣) وترسل النسختان إلى مأمور السفريات يومياً لارسالها إلى e. s. السكك الحديدية مع السير عن ٢٨ re (انظر الفقرة الآتية A).

(٤) تبقى النسخ الثلاث في الدفتر حتى يكمل ثم يرسل إلى المأمور الذي بدوره يرسله إلى .e. s السكة الحديدية.

٥- تعطى لكل مسافر تذكرة في الدرجة التي يسافر فيها ويوضع التاريخ ونمرة القطار الذي يسافر فيه بقلم رصاص لا يمحى.

٦- تعطى التذاكر من مأمور المحطة أو الكتاب الا في خط حيفا - عكا حيث يعطيها محافظ القطار في القطار وهو يأخذها من مأمور محطة حيفا ويوقع في كل ٢٤ ساعة في دفتر مخصوص لهذا القصد.

٧- مأمور محطة حيفا يكون مسؤولاً عن كل التذاكر التي يبيعها المحافظ.

في خط اللد - يافا تجمع التذاكر في المحطات التي ينزل بها المسافر وفي خط حيفا عكا حيفا درعا يجمعها المحافظ قبل نزول المسافر.

٨- قرار في التذاكر الصادرة نوع A.E ٢٨ يستعمل:

(١) يملأ مأمور المحطة التفصيلات في نسختين.

(٢) ترسل النسخة الأصلية يومياً إلى مأمور السفريات مع الاجور المقابلة وأصل الدفتر الخالص.

(٣) يرسل مأمور السفريات وصولات بالدراهم إلى مأمور المحطة المختص بها.

(٤) النسختان تبقيان في الدفتر.

٩- يجمع مأمور السفريات في خطوط فلسطين العسكرية في نسختين من نفس شكل R.E ٢٨ قائمة التذاكر التي بيعت للمدات المنتهية في ١٠ و٢٠ وآخر يوم من كل شهر.

كل قسم من الخط (أي حيفا ودرعا وحيفا وعكا ويافا واللد) يجب أن يبين في شكل مخصوص.

تسلم النسخة الأصلية مع القيمة إلى أمين صندوق الجيش ويؤخذ وصل بها وترسل النسختان مع الوصل من أمين صندوق الجيش إلى E.S فاحص حسابات السكك مع أصول الدفاتر الخالصة.

١- يحفظ كل مأمور محطة دفتر قطار يضع فيه كما في الشكل أدناه.

يجب أن يمسك هذا الدفتر ويوقع عليه حالاً بعد سفر كل قطار.

= دفتر القطار =

التاريخ، نمرة القطار، محل النزول، النمر، مجموع الدفع، توقيع مأمور المحطة أو bc الكاتب.

ملاحظـــــات

١١- يجب أن ترسل التذاكر المؤرخة غلطاً أو المشحوط عليها لأي سبب آخر إلى مأمور التسفير ويؤخذ تأمين عليها في قرارات التذاكر الصادرة.

١٢- تعتبر التذاكر في يوم اصدارها فقط.

١٣- تجمع التذاكر (كارت) وترسل إلى مأمور التسفير يومياً مع قرار يومي لارسالها إلى فاحص حسابات سكك حديد E.S.

١٤- يرسل فاحـــص حسابات سكك حديد e.s في نهاية كل شهر تقريراً إلى D. r. t. في محطة القاهرة مظهراً فيها عدد التذاكر الصادرة والأموال المجموعة عن الشهر في كل من - يافا - اللد وحيفا - عكا وحيفا درعا على حدة.

١٥- وترسل D.r.t هذا القرار إلى مدير المدفوعات لكي يحول المال المدفوع إلى صندوق الجيش.

١٦- وتربط به أجور قائمة السفر.

فتكرموا بانبائي حين وصول الدفاتر والتذاكر لأتمكن من تعيين وقت يبتدأ فيه العمل.

ماجور

عن قائد الفيلق الحملة المصرية

D.R.T.

الاجور في خط حيفا - درعا

	الدرجة الأولى غروش تعريفة	الثانية غروش	الثالثة غروش تعريفة
من حيفا إلى عفولة	٢٤	١٦	٦
من حيفا إلى سمخ	٥٧	٣٨	١٥
من حيفا إلى درعا	١٠٦	٧١	٢٧
من سمخ إلى درعا	٤٩	٣٣	١٣٢
في خط يافا - اللد	اجرة واحدة	٤ غروش تعريفة	
خط حيفا - عكا	اجرة واحدة	١٠ غروش تعريفة	

إلى ضابط سكك حديد فلسطين العسكرية حيفا

تذاكر الشحن - سكك فلسطين العسكرية تبتديء (ستخبرون عن التاريخ)

١- تعطى تذاكر الشحن في الخطوط التالية:

خط حيفا – درعا

خط حيفا – عكا

خط يافا – اللد

٢- ستطبع تذاكر الشحن في قسمين

(١) القسم الأول للتفصيلات عن الأمانة الخ.

(٢) رقع تنزع وتلصق على المشحونات.

٣- مأمور المحطة أو الكاتب يملأ التفصيلات في القسم الأول الذي ينزع عن القسم الثاني ويعطى للمسافر.

٤- الرقع تلصق على المشحونات، يوجد أربع رقع وكلها يجب أن تستعمل، واذا لم يكن مع المسافر أربع رقع للشحن تلصق الأعداد الزائدة على القطعة أو الاثنتان أو الثلاث التي تكون معه. (يتبع)

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٤١ السنة ١ دمشق: الخميس ١٢ شوال ١٣٣٧ ١٠ تموز ١٩١٩

ضم على رواتب

أعطت ادارة السكة الحجازية لمأموريها عشرة بالمئة ضماً مؤقتاً للذين يتقاضون راتباً واجرة من العشرة جنيهات فأدنى بالنظر لارتفاع أسعار الحاجيات علاوة على العشرين بالمئة التي أعطيت سابقاً فبلغ مجموع الضم ثلاثين في المئة وذلك اعتباراً من أول شهر تموز سنة ٩١٩.

بشأن السفر في السكك الحديدية

لا يسمح منذ الآن بإركاب أحد في السكك الحديدية على نفقة الحكومة الا الفقير والعسكري والموظف المرسل في مهمة متعلقة بوظيفته على أن أجرة الاركاب تحسم من نفقات السفر.

إلى ضابط سكك حيفا

تابع ما قبله

٥- يسلم المحافظ المشحونات إلى المسافر عند تقديم القسم الأصلي من التذكرة.

٦- يسلم المحافظ التذاكر الأصلية عند نهاية السفر إلى مأمور المحطة الذي يرسلها بدوره إلى مدير التسفير في سكك فلسطين.

٧- يرسل مأمور المحطة أو الكاتب في محطة الاصدار تقريراً يومياً عن التذاكر المبيعة إلى مدير التسفير على الشكل التالي لتكتب في ثلاث نسخ: التقرير اليومي عن التذاكر الصادرة من...... التاريخ... نمرة التذكرة... المحطة... إلى المعدل... عدد الرزم... الكمية المجموعة... ملاحظات.

وهو يرسل الأصل والنسختين إلى مدير التسفير في سكك فلسطين العسكرية مع المبلغ المقابل من الدراهم ويرسل المدير وصلاً ذا نسختين إلى مأمور المحطة الذي يعلقها إلى ثلاث نسخ تبقى في الدفتر.

اذا لم تعط تذاكر شحن يوماً ما فيجب أن يرسل مأمور المحطة قائمة خالية إلى مدير التسفير.

٨- المشحونات الخفيفة التي تحمل باليد فقط تقبل في غرفة المسافرين أما الثقيلة التي تتجاوز الوزن أو الحجم المعين فلا تقبل.

٩- يقدم مدير التسفير تقريراً إلى فاحص سكك .E.S في محطة القاهرة بنفس الطريقة المتبعة في تذاكر السفر ويكون تقريره مصحوباً بوصل أمين صندوق الجيش بنفس شكل تذاكر السفر رقم ١ و٤٨ و٤٥٨ وتاريخ ٣١ و٥ و١٩.

وقد ربطت به قائمة الأجور على المشحونات.

تكرموا بانبائي من استلم الدفاتر والتذاكر لكي أعين وقتاً تبتديء فيه هذه التنظيمات.

القاهرة	مأمور عن
٥، ٦، ١٩	قائد فيلق الحملة المصرية
	D. R. T.

أرسلت نسخ إلى مراجع متفرقة، الاجور المتفرقة ريثما ترتب قائمة أصلية.

	غروش تعريفة
من حيفا إلى عكا	٢٤(؟)
من حيفا إلى عفولة	٥
من حيفا إلى سماخ	١٠
من حيفا إلى ما بعد سماخ	١٥
من عفولة إلى حيفا	٥
من عفولة إلى سماخ	٥
من عفولة إلى ما بعد سماخ	١٠
من سماخ إلى درعا	١٠

من سماخ إلى حيفا	١٠
من سماخ إلى عفولة	٥
من اللد إلى يافا وبالعكس	٢
من درعا إلى سماخ وبالعكس	١٠
من درعا إلى ما بعد سماخ	١٥

الأجور في خط حيفا – درعا:

	درجة أولى	ثانية	ثالثة
	غروش	تعريفة	
من حيفا إلى عفولة	٢٤	١٦	٦
من حيفا إلى سماخ	٥٧٢	٣٨	١٥
من حيفا إلى درعا	١٠٦	٧١	٢٧
من سماخ إلى درعا	٤٩	٣٣	١٢٢

في خط يافا اللد – أجرة واحدة ٤ غروش تعريفة

خط حيفا – عكا أجرة واحدة ١٠ غروش تعريفة.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٤٢ السنة ١ دمشق: الاثنين ١٦ شوال ١٣٣٧ ١٤ تمـــوز ١٩١٩

اعلانـــــــات

يوجد في دائرة تفتيش حسابات سكك الحديد الحجازية والسورية وظيفتان خاليتان (شاغرتان) راتب الواحدة منهما الفا قرش صاغ مصري وراتب الثانية الف وستماية قرش – عدا علاوة الحرب –.

فعلى من يرغب في الحصول على احدى الوظيفتين ان يكون عالماً علماً تاماً وخبيراً بفن الحسابات ومزاولة مسك الدفاتر. وتعطى الأفضلية لمن يكون عارفاً

– مع اللغة العربية – اللغتين الانجليزية والافرنسية معاً أو واحدة منهما.

وستجري مسابقة لهذه الغاية في ادارة المحاسبة للسكك الحجازية في دمشق يوم السبت الواقع في ٢٥ تموز سنة ٩١٩ الساعة التاسعة صباحاً.

فعلى من يريد الدخول في هذه المسابقة أن يقدم طلباً إلى جناب المراقب المالي لسكك الحديد الحجازية والسورية ومركزه في ادارة المحاسبة للسكك الحجازية (محطة القنوات) في الشام.

وعلى الطالب أن يرفق استدعاءه بنسخ الشهادات التي بيده المثبتة كفاءته وحسن حاله. وآخر ميعاد لقبول الطلبات هو اليوم التاسع عشر من شهر تموز سنة ٩١٩.

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٤٤ السنة ١ دمشق: السبت ٢٧ جمادي الثاني ١٣٣٧ ٢٥ آذار ١٩١٩

سكك حديد حيفا – دمشق

التجارة الأهلية بين حيفا ودمشق وبالعكس

ان التعليمات الآتية تنقض تلك التعليمات التي جاءت في رسائل سابقة تحت رقم ١٢/٧٨ بتاريخ ١٦ شباط سنة ٩١٩ و ٢١ آذار سنة ٩١٩ و ٧ مايس سنة ٩١٩ وتنفذ عند:

(١) تخصيص شاحنات محمول كل منها ١٥ طناً.

من دمشق إلى القنوات إلى كل المحطات

من دمشق القدم بين درعا وحيفا ومجموع العدد ١٠ أو ١٥
من درعا شاحنات كل منها ١٥ طناً يومياً.
ومثلها سماخ وبيسان وشطه وعفولة
ومن حيفا وعفولة وشطة وبيسان وسماخ إلى كل المحطات بين حيفا ودمشق ٤ شاحنات محمول كل منها ١٥ طناً.

وتجري تعبئة الشاحنات وجميع رسوم الشحن في درعا من جهة درعا - حيفا من طرف سكك حديد فلسطين "P.M." ومن طرف سكة حديد الحجاز اذا كانت الوجهة درعا - دمشق.

(٢) يجب اعتبار التعليمات العامة الآتية:

١- تقبل تعبئة الشاحنات بتمامها فقط.

٢- ويكون الرسم على محمول الشاحنة المحدد.

٣- تنقل البضائع كلها على مسؤولية صاحبها.

٤- ولا تقبل البضائع الا بعد الحصول على جواز من ادارة البلاد المحتلة.

(٣) البضائع المرسلة من سكة حديد الحجاز إلى سكة فلسطين العسكرية P.M. وبالعكس.

١- تستعمل بوليسات الشحن الملونة (R.E. ١٦) ويجب أن تكون في أربع نسخ:

النسخة الأولى تعطى للمرسل.

النسخة الثانية ترسل إلى درعا مع البضائع.

النسخة الثالثة ترسل إلى درعا مع البضائع.

النسخة الرابعة تبقى في الدفتر.

٢- يجب على مأمور المحطة المرسلة أن يكتب هذه الاشارة R.E. ١٦ B بموجب قائمة البضائع المطبوعة على شكمل R.E. ٢٠ B الذي يكتب في نسختين.

ترسل النسخة الأولى إلى ناظر سكة الحجاز في دمشق لاجل الامانات المرسلة من ضمن محطاتهم أو ترسل إلى ناظر محطة القاهرة لاجل الامانات المرسلة في محطات الجيش في فلسطين.

وتبقى النسخة الثانية في الدفتر للاحصاء.

٣- متى وصلت البضائع إلى درعا مع قائمة الشحن يجب أن يسلمها المأمور المرسل من طرف سكة الحجاز أو سكة فلسطين العسكرية في ثلاث نسخ لاجل ارسالها من هناك.

وتعطى نسخة واحدة إلى مأمور المفوض من قبل السكة المستلمة مع النسخة الثانية من بوليسة الشحن بحسب الفقرة الثالثة ٣(١) ويرسل هذا المفوض نسخة نقل البضائع إلى مفتشه. وترسل بوالس الشحن إلى المحطة التي تنزل فيها البضائع. وترسل النسخة الأخرى R/E. ٥٨ مع النسخة الثالثة من البوالس بحسب الفقرة ٣(١) من قبل مفوض السكة المرسلة إلى مفتشه وتبقى النسخة الثالثة R.P. ٥٨ في الدفتر. كل نسخ أوراق النقل يمكن التوقيع عليها من مفوض سكة فلسطين العسكرية ومفوض سكة الحجاز معاً. وارسال هذه الأوراق إلى المفتش العام المختص بها يكون في ١١ ٢١ وأول كل شهر تبقى النسخة الثانية في الدفتر.

٤- ويرسل كل من المفتشين قائمة عن كل شهر على شكل E.A. ٥١ بوزن البضائع يومياً والرسوم المجموعة عنها والقسم المتوجب لكل سكة. ويصير تبادل هذه الأوراق في ١٥ من الشهر الذي يلي ويمكن للمفتش الواحد أن يشطب على القائمة المرسلة اليه بحسب الأوراق (بوالس الشحن) التي أرسلت اليه من المحطات التي افرغت فيها المشحونات.

٥- وكما يرسل المفتش في السكة الحجازية قائمة الشحن إلى مفتش سكة E.S. كذلك يرسل إلى مدير المحاسبة في القاهرة قيداً بكامل المبلغ المستوجب لسكة فلسطين العسكرية ومدير المحاسبة يفعل كذلك بما يختص بالسكة الحجازية. ويعلم مفتش سكة E.S. مدير محاسبة القاهرة بإرساله نسخة القائمة عن السكتين و R.T.O. محطة القاهرة بالمبلغ المحرر والوزن (طونات) وحصة كل من السكتين في نهاية كل شهر.

٦- البضائع المرسلة موضعياً في سكة فلسطين العسكرية بين درعا وحيفا وبالعكس. تجري هذه كسواها من التجارة الأهلية الموضعية في ذلك الخط. وتكون سكة فلسطين مسؤولة عن شحن البضائع وجمع ضرائب المشحون يرسل المال المجموع في الأوقات المناسبة إلى أمين صندوق الجيش بالشكل الآتي:

مدفوعات التجارة الأهلية، محطة......... المدة من....... إلى.......
التاريخ..... المحطة...... إلى..... نمرة البوليسة....

يجب استعمال شكل خصوصي لكل محطة كما انه يقتضي ارسال نسخة من التقرير المذكور آنفاً إلى مدير المناقلات التجارية في السكة الحديدية وعلى المدير الموما إليه أن ينظم تقريراً في آخر كل شهر إلى مدير محطة القاهرة مبيناً فيه مقدار ثقل المشحونات والمبالغ التي أخذت عليها أثناء الشهر.

الاجـــــــور

يحسب الناولون على معدل محمول الشاحنة أي ١٥ طوناً ويكون كما يلي: ٨,٨ مليمات عن الطن المتري لمسافة كيلومتر واحد مع إضافة الاجور الآتية: (١) عن البضائع من سكة الحجاز إلى سكة فلسطين العسكرية وبالعكس.

مصاريف المحطة الحجازية	١٠٠ مليم عن الطن.
تحميل وتفريغ المحطة الحجازية	٢٠
مصاريف محطة العسكرية الفلسطينية	١٠٠
تحميل وتفريغ محطة العسكرية الفلسطينية	٠٢٠
	٢٤٠

كل المصاريف المذكورة أعلاه تجمعها المحطة المرسلة.

٢) عن البضائع المرسلة موضعياً في خط فلسطين:

مصارفات المحطة	١٠٠ مليم عن الطن
مصارفات التحميل	٢٠ مليم عن الطن
مصارفات التنزيل	٢٠ مليم عن الطن
	١٤٠

ويضاف ٢٠ مليماً عن الارسالية لأجل الطوابع البريدية، ومربوط به معدل الاجور ولا يكون الارسال أبعد من حيفا أي أن البضائع المرسلة إلى دمشق من محطة قبل حيفا توقف في حيفا ثم عفولة لتحمل ثانية بعد تقييدها، وكذلك المرسلة من دمشق إلى محطات أبعد من حيفا توقف في حيفا ثم ترسل ثانية.

أبرقوا لي عن التاريخ الذي تقدرون ان تبتدئوا باجراء هذه الترتيبات ويجب أن يكون التاريخ أول يوم من مدات الشهر

الإمضاء

عن الجنرال في الحملة المصرية

D. R. T.

اعلانـــــات

تعلن ادارة السكة الحجازية أنه يجب على كل من يود نقل بضائعه التجارية على الخط الحجازي أن يراجع أقرب محطة إليه ويعلمها عن عدد الشاحنات التي تلزمه قبل تاريخ النقل بيومين.

وانه يجب على كل من يأخذ شاحنات لاجل الحبوب ان يحمل الحبوب في الشاحنات ضمن أكياس وانه مجبور على قبول الشاحنة التي تقدم له من أي طراز كان حتى ولو مكشوفة وفضلاً عن ذلك فان النقل يكون خاضعاً في كل حال لنظامات السكة من حيث التحميل والتفريغ.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٤٧ السنة ١ دمشق: الاثنين ٨ ذي القعدة ١٣٣٧ ٤ اغسطس ١٩١٩

ميناء حيفا الجديد

والمشروعات القادمة في سوريا

ان حاجة فلسطين العظمى إلى ميناء حسن شديدة وليس فيها الآن سوى ثلاثة مواني رديئة يافا وعكا وحيفا. ولم يكن ميناء حيفا معروفاً في قديم الزمان ولكن الطبيعة اعدته ليكون الميناء الأكبر لسورية الجنوبية وأراضي القمح الخصبة شرقي الأردن (الشريعة) وقد فرغوا من مد خط سكة الحديد العريض من القنطرة إلى حيفا مؤخراً ولحيفا فدمشق أضيق من هذا يتصل بسكة حديد الحجاز في درعا. على أن سكة الحديد الكبرى التي ستصل مصر وافريقية بجميع أنحاء أوروبا وآسيا لا تخترق دمشق بل تسير من حيفا شمالاً بغرب إلى جبل جرمون (جبل الشيخ) ولكن الخط الذي بين حيفا – دمشق ذو شان عظيم في النقل اعظم جداً من خط بيروت ودمشق.

سكة الحديد بين دمشق وحيفا تنقل قمح حوران وهي البلاد التي ستكون من أعظم منتجات القمح في المستقبل ولا يحتمل ان يناظر خط دمشق – بيروت هذا الخط لان خط بيروت لا يقوى على تسيير القطارات التي تزيد حمولتها على ٤٠ طناً في حين ان حمولة القطار الواحد على خط دمشق – حيفا ٣٠٠ طن.

ويرى مما تقدم أن حيفا ستكون مركز سكك الحديد لفلسطين وان الاعتبارات السياسية قد تساعد على زيادة أهميتها.

ولكن الصناعات في حيفا قليلة والمصانع تكاد لا تذكر والمدينة غير نظيفة وتكبيرها صعب الا من جهة جبل الكرمل حيث يمكن بناء مدينة جديدة تتوفر فيها شروط الصحة والتناسب وجمال البناء. أما الميناء الجديد فيجب أن يعهد في انشائه إلى شركة من الطبقة الأولى اذ لا يسع فلسطين ان تستهدف للخسارة التي تنشأ عن الخطاء (الخطأ) في إنشاء هذا الميناء. ومستقبل حيفا في مناظرتها لبيروت يتوقف على إنشاء ميناء من احدث طرز يصلح لرسو البواخر الكبيرة وفيه الارصفة الكافية ذات المستودعات والوسائل اللازمة لنقل البضائع والمحاصيل من البواخر واليها بسرعة وسهولة ويجب ان تكون سكة الحديد قريبة جداً من الأرصفة فلا يرتكب الخطأ الذي ارتكب في بيروت.

ويحسن بولاة الامور ان يستشيروا ابرع أهل الخبرة بوضع مشروع للميناء وسكة الحديد المتصلة به لجعل حيفا فرضة قائمة على اصح القواعد العلمية.

ولا تستطيع يافا وعكا ان تناظرا حيفا نعم ان شركة فرنسوية عرضت قبل الحرب ان تنشيء مثله في يافا ولكن الخبيرين يقولون (هكذا) ان إنشاء ميناء أمين في يافا ضرب في المحال وليس ليافا من المزايا الجغرافية ما لحيفا فان القسم الجنوبي من فلسطين فقير في أراضيه اذا قيس بالقسم الشمالي فان حوران ومرج ابن عامر سيضارعان سهول غزة حالما يكثر سكانهما وزد على ذلك ان يافا هي منفذ جنوب فلسطين فقط أما حيفا فواقعة في موقع مركزي لبلاد تمتد إلى شمال بيروت وكانت مقادير كبيرة من البضائع ترسل قبل الحرب من المدينة المنورة ودمشق بطريق حيفا وكان جانب كبير من البضائع التي ترسل إلى القدس قبل الحرب يأتيها بطريق حيفا.

وكانت البواخر الكثيرة ترسو في ميناء حيفا قبل الحرب ويقدر عدد

السياح الذين كانوا يجتازونها بأربعين ألفا في السنة معظمهم من الاميركيين والبريطانيين والالمان وأهم صادراتها قبل الحرب الحبوب والخرنوب والفاكهة والصوف.

اعلانـــــــات

٤

تعلن إدارة السكة الحجازية أنه ممنوع على جمهور الأهالي عموماً المرور والتجول على الخطوط الحديدية سواء كان الشخص راكباً أو ماشياً وكذلك ممنوع امرار الحيوانات على وجه الاطلاق لما به من الخطر وكل من يخالف هذا التنبيه يجازى بموجب نظام السكة على الوجه الآتي:

يستوفى جزاءً نقدياً من كل شخص يدخل الخط أو يمر فوقه مبلغ (١٢) قرشاً مصرياً.

وعن امرار كل رأس من الغنم والمعز والعجول والحمير مبلغ (٤) قروش.

وعن امرار كل رأس من الجمال والخيل والبقر وما أشبه ذلك (٤١) قرشاً. فلاحاطة الجميع علماً بذلك اعلنت الكيفية.

٥

من الشام (قنوات)
من الشام (قدم)
درعا
سماخ
بيسان
شطه
عفولة

إلى جميع المحطات بين درعا وحيفا يعطى عدد عشر عربات من حمولة ١٥ طناً يومياً

من حيفا
عفولة
شطه
بيسان
سماخ

إلى جميع المحطات بين حيفا والشام يعطى عدد أربع عربات من حمولة ١٥ طناً يومياً.

تعلن ادارة السكة الحجازية انه قد تقرر اعتباراً من تاريخ ١١ تموز سنة ١٩١٩ اجراء نقليات تجارية بين دمشق - حيفا وحيفا - دمشق بالصورة الموضحة آنفاً بشرط الحصول على رخصة من السلطة العسكرية وان لا يقبل النقل الآن بالشاحنة الكاملة والاجرة تدفع سلفاً بمحطة التصدير كما أن النقل على مسؤولية أصحاب البضائع والاجرة عن كل طن وكيلو متر (٨,٨) ثمانية مليمات وثمانية أعشار المليم (كسراً) ويضاف على كل طن (٢٤٠) مليماً مصاريف محطة السكة الحجازية وسكة فلسطين ويضاف عشرون مليماً على كل رسالة نظير (أجرة) تمغا وقيد.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٤٨ السنة١ دمشق: الخميس ١١ ذي القعدة ١٣٣٧ ٧ أغسطس ١٩١٩

سفر سمو الأمير علي

بينما كان عددنا الماضي ماثلاً للطبع كانت محطة السكة الحديدية الحجازية غاصة بكل كبير ووجيه من سكان دمشق احتفالاً بوداع ضيف سوريا الجليل حضرة صاحب السمو الملكي الأمير علي بن الحسين أمير المدينة المنورة وشيخ الحرم النبوي الشريف والقائد العام للجيش الهاشمي الجنوبي، وكان في مقدمة الجميع صاحبا السمو الملكي الأمير فيصل المعظم والأمير زيد حفظهما الله ودولة الحاكم العسكري العام وسعادة رئيس ديوان الشورى الحربي وحضرات معتمدي دول الحلفاء، والموسيقات تزيد الحفلة بهجة بانغامها المطربة وتلاميذ المدارس يحركون العواطف القومية باناشيدهم الحماسية الجميلة والاعلام تخفق في تلك الساحة الفسيحة الأرجاء.

ولما تمت الساعة الرابعة والنصف بعد ظهر ذلك اليوم تحرك القطار ببركة الله تعالى وتوفيقه ويمنه فضجت الجموع من كل الطبقات بالهتاف للأمير الجليل وردد الجو صدى دوي التصفيق المتصاعد من كل جانب.

وصحب سموه لتشييعه إلى الكسوة صاحبا السمو الملكي الأمير فيصل والأمير زيد ودولة الحاكم العسكري العام وسعادة مدير الأمن العام. وذهب في ركاب سموه إلى درعا، وفد ممثل لهذه الديار مؤلف من الأمير عادل ارسلان المعاون الملكي لدولة الحاكم العسكري العام وبديع بك المؤيد عضو مجلس الشورى وحضرات الوجهاء الشيخ عبدالحميد العطار والشيخ أمين سويد وزكي

أفندي الكزبري ونقولا أفندي شاغوري وتوفيق أفندي أبي حمد والارشمندريت ارسانيوس وموسى أفندي طوطح. جعل الله التوفيق رفيقاً لسمو الأمير المعظم في الحل والترحال.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٥٠ السنة ١ دمشق: الخميس ١٨ ذي القعدة ١٣٣٧ ١٤ أغسطس ١٩١٩

اعلانات

وظيفة شاغرة في إدارة السكة الحديدية الحجازية

لدى ادارة السكة الحديدية الحجازية في دمشق وظيفة شاغرة براتب من عشرين إلى خمس وعشرين جنيهاً مصرياً بالشهر ويشترط على المرشح لهذه الوظيفة ان يكون عارفاً تمام المعرفة الكتابة باللغة الانجليزية على الآلة الكاتبة والاختزال وان يكون له معرفة تامة باللغة الانجليزية أيضاً وعلى الراغب أن يتقدم شخصياً إلى الادارة الموما اليها.

الشحن بالسكة الحجازية

جاءنا من المدير العام للسكة الحجازية ما يأتي:

اتصل بنا بعض التجار يؤلفون شركات خصوصية وينشرون لعملائهم وبقية التجار ان إدارة السكة الحجازية لا تعامل سواهم ولا تعطي شاحنات الا بواسطتهم فيأخذون منهم المبالغ الطائلة ليكونوا واسطة بينهم وبين الادارة بطلب الشاحنات. وبما أن طلب الشاحنات لا يحتاج إلى وسطاء أو سواهم اذ ان

إدارة السكة الحجازية لا تحيد عن ديدنها وهو العدل والمساواة في كل الامور واعطاء الشاحنات جار بتقديم السابق على اللاحق على الترتيب المصرح في اعلاننا تاريخ ١٨ تموز سنة ١٩١٩، هذا ولا علم للادارة بمفتريات هذه الفئة من التجار ولا تقبل قطعياً معاملات كهذه اذ انها مضرة بالمصلحة والمنفعة العامة فالمرجو ممن يصادف أحوالاً كهذه ان يراجع مديرية السكة الحجازية إما تحريراً أو شفاهاً وحباً ببيان الحقيقة للجمهور صار اعلانها.

تعيين مواقف الجمهور وادوات النقل أمام السكة

تكررت حوادث المرور على خط السكة الحجازية دون ان يراعى الأمر المنشور سابقاً ونجم عن ذلك أن أصيب بعض المارة باضرار من القطارات مما دعا ادارة الشركة ان تطبق نظام الضابطة على من يخالف القانون من الآن وقررت اغلاق أبواب محطة القنوات الا في أوقات سفر القطار كما انه منع بتاتاً امرار الحيوانات على الخط الحديدي ويغرم المخالف بالجزاء النقدي كذلك ترتب على ارباب المركبات والطنابر والكمبونات ان لا يتجاوزوا المحال المختصة لوقوفهم خارج المحلة ولكي يكون للعموم على ذلك صار اعلان الكيفية.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٥١ السنة ١ دمشق: الاثنين ٢٢ ذي القعدة ١٣٣٧ ١٨ أغسطس ١٩١٩

اعلانـــــات

وظيفة شاغرة في إدارة السكة الحديدية الحجازية

لدى ادارة السكة الحديدية الحجازية في دمشق وظيفة شاغرة براتب من عشرين إلى خمس وعشرين جنيهاً مصرياً بالشهر ويشترط على المرشح لهذه الوظيفة أن يكون عارفاً تمام المعرفة باللغة الانجليزية على الآلة الكاتبة والاختزال وان يكون له معرفة تامة باللغة الانجليزية ايضاً وعلى الراغب أن يتقدم شخصياً إلى الادارة الموما إليها.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٥٢ السنة ١ دمشق: الخميس ٢٥ ذي القعدة ١٣٣٧ ٢١ أغسطس ١٩١٩

اعلانـــــات

شاحنات السكة الحجازية

جاءنا من مدير السكة الحجازية العام ما يلي:

اتصل بنا أن بعض التجار يؤلفون شركات خصوصية وينشرون لزملائهم من التجار ان ادارة السكة الحجازية لا تعامل سواهم ولا تعطي شاحنات الا بواسطتهم فيأخذون منهم المبالغ الطائلة ليكونوا واسطة بينهم وبين الادارة

بطلب الشاحنات وبما ان طلب الشاحنات لا يحتاج إلى وسائط او سواها اذ (ان إدارة السكة الحجازية لا تحيد عن ديدنها وهو العدل والمساواة في كل الامور) واعطاء الشاحنات جار بتقديم السابق على اللاحق على الترتيب المصرح به في اعلاننا تاريخ ١٨ تموز سنة ٩١٩ هذا ولا علم للادارة بمفتريات هذه الفئة من التجار ولا تقبل قطعياً هكذا المعاملات اذ انها مضرة بالمصلحة والمنفعة العامة فالمرجو ممن يصادف احوالا كهذه ان يراجع مديرية السكة الحجازية اما تحريرا أو شفاهياً.

العاصمـــــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٥٣ السنة ١دمشق: الاثنين ٢٩ ذي القعدة ١٣٣٧ ٢٥ أغسطس ١٩١٩

اعلانـــــــات

بناء جسور السكة الحجازية

اذاعة من رئاسة ديوان سمو الأمير المعظم

بما أن يوم الأربعاء الموافق ٢٧ آب ٩١٩ سيكون آخر يوم لاحالة بناء الجسور والأقسام المخربة من السكة الحجازية فعلى الطالبين للالتزام الحضور الى مكتب مدير المالية العام في دار الحكومة في الساعة الرابعة زوالية بعد ظهر يوم الأربعاء المذكور ليحال التلزيم من قبل المديرية واللجنة الخاصة بالسكة الحجازية وعليه صار اعلان ذلك في جميع الجرائد ليحيط العموم علما بذلك.

المستشار الخاص ورئيس الديوان

محمد نسيب البكري.

وظائف السكة الحجازية

تعلن ادارة السكة الحجازية لطلاب الوظائف – ما عدا أرباب المهن – انها قد اكتفت من المأمورين والمستخدمين ولم يعد يلزمها الآن اخذ احد ما فعليه نرجو من العموم عدم مراجعتها في طلب الاستخدام لحين صدور اشعار آخر.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٥٤ السنة ١ دمشق: الخميس ٢ ذي الحجة ١٣٣٧ ٢٨ أغسطس ١٩١٩

براءة موظف

جاءنا من المدير العام للسكة الحجازية ما يأتي:

ان الاذاعة التي نشرت في الجرائد المحلية والتي مفادها ان ادارة السكة الحجازية قامت بإجراء تحقيقات عن بعض تهم مسندة إلى رئيس حركتها جميل بك منافية للحقيقة لان هذه التحقيقات عملت بناء على طلب الموما إليه واسفرت عن براءته من التهم الموجهة إليه.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٥٥ السنة ١ دمشق: الاثنين ٦ ذي الحجة ١٣٣٧ ١ أيلول ١٩١٩

اعلانـــــات

من إدارة السكة الحجازية إلى الجمهور

لقد صار ابدال النظام الحالي الخاص بالرسوم المقررة عن التأخير في تحميل أو تفريغ الشاحنات بما هو آت:

(أ) عن التحميل

أولاً: يجب على من يرغب في تصدير بضائع بالسكة الحديدية ان يطلب ما يلزم له من الشاحنات قبل الوقت الذي يرغب فيه الحصول عليها بأربع وعشرين ساعة على الأقل.

ثانياً: في حال الطلب يدفع لمحطة التصدير تأميناً قدره خمسة جنيهات مصرية تحسم من النولون عند تصدير الرسالة اذا لم يحدث تأخير ما.

ثالثاً: اذا لم تحمل الشاحنة في ميعاد اثنتي عشرة ساعة نهاراً ابتداء من وقت اعطاء الشاحنة فيسقط حق الطالب من التأمين ويلغى اعطاء الشاحنة.

رابعاً: اذا حدث تأخير في تحميل الشاحنة بعد انقضاء ميعاد الاثنتي عشرة ساعة المسموح به يحصل رسم قدره عشرة مليمات عن كل طن وكل ساعة على مجموع حمولة الشاحنة.

(ب) عن التفريغ

أولاً: الميعاد المقرر للتفريغ هو اثنتا عشرة ساعة نهاراً ابتداء من وقت

وصول الشاحنة.

ثانياً: في حال التأخير في التفريغ بعد انقضاء هذا الميعاد يحصل رسم عشرة مليمات عن كل طن وكل ساعة على مجموع حمولة الشاحنة.

ثالثاً: اذا لم تفرغ الشاحنة في مدة ثماني وأربعين ساعة تحفظ سكة حديد الحجاز لنفسها الحق بأن تفرغ هي الشاحنة على مصاريف ومسئولية المرسل إليهم ومسئوليتهم هذه تشمل كل خسارة أو ضرر ما الخ. وبدون وجوب ارسال أي اعلان لهم من هذا القبيل. وبعد أن يتم التفريغ تحصل رسوم المخزنية المقررة للتعريفة.

ملاحظة عمومية: اذا كان الميعاد المقرر للشحن أو التفريغ من الوقت الذي تكون فيه الشاحنة جاهزة لاحدى هاتين العمليتين حتى آخر النهار هو أقل من اثنتي عشرة ساعة نهاراً فيكمل عدد الساعات من اليوم التالي بدون أن تدخل الليلة الأولى في الحساب ولكن بعد ذلك تحسب مدة التأخير نهاراً وليلاً.

وقد جعل في كل محطة دفتر الطلبات بحسب الترتيب ولتقديمها يوقع على الطالب في حال قيد طلبه اثباتاً لدوره.

«أشياء منسية في قطار السكة الحجازية»

تعلن إدارة السكة الحجازية انه وجد باحدى الشاحنات بعض أشياء ذاتية وغيرها وسندات طابو باسم محمد بن أحمد قاسم من مهاجري المغرب وفهم بان الأشياء تركت من قبل اصحابها الذين كانوا في القطار من محطة ازرع فعلى صاحب هذه الأشياء مراجعة إدارة السكة الحجازية لاثبات ملكيته لها واستلامها.

العاصمـــة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٥٦السنة ١ دمشق: الخميس ٩ ذي الحجة ١٣٣٧ ٤ أيلول ١٩١٩

مطعم في محطة درعـــاء

اعدت ادارة السكة الحجازية مطعماً في محطة (درعا) لتقديم الطعام إلى مسافري القطرين المصري والسوري عند ورود القطارات إلى درعاء واذ القطارات تنتظر نصف ساعة ليتناول المسافرون الطعام.

العاصمـــة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٥٨السنة ١ دمشق: الاثنين٢١ ذي الحجة ١٣٣٧ ١٥ أيلول ١٩١٩

تعليمات عن رسوم الأرضية «المخزنية» في السكة الحجازية

المنقولات بقطارات البضائع

أ – البضائع التي لا يخلص عليها أي لا تدفع أجرة نقلها في محطة التصدير ولا تستلم في محطة الوصول في الميعاد القانوني تفرض عليها رسوم الأرضية الآتي بيانها:

١– عن البضائع المخزونة والقطع النقلية التي وزنها أقل من طونين «ألفي كيلوغرام»:

أولاً – لا يدفع رسم الأرضية في مدة الثمانية والأربعين ساعة الأولى.

ثانياً – بعد الثمانية والأربعين ساعة هذه يدفع رسم ٢٠ مليم عن كل

عشرة كيلوغرامات لمدة ٢٤ ساعة أو كسر منها.

٢– عن البضائع الباقية والقطع النقلية المتجاوز وزنها الطنين:

أولاً – لا يدفع رسم الأرضية لمدة الـ٩٦ ساعة الأولى.

ثانياً – بعد الستة والتسعين ساعة هذه يجب أن يدفع ٢٠ مليم عن كل عشرة كيلوغرامات لكل ٢٤ ساعة أو كسر منها.

ب – الأشياء القابلة للتلف مثل الزبدة والفواكه والخضر والطيور المنزلية وطيور الصيد لا يطلق عليها رسم الأرضية المذكور أعلاه فاذا لم تطلب هذا الأشياء في غضون أربعة وعشرين ساعة يجب ان تباع بمقتضى الشروط المدونة في الفقرة ت «٢».

ت – البضائع الصادرة أو الواردة التي تترك في مخازن السكة الحديدية أو على أرصفتها لمدة تزيد عن ثلاثة أشهر تباع بالمزاد العلني ويدفع ثمنها لصاحبها لدى تقديمه طلباً خطياً بعد أن تخصم منه مصاريف المحطة وأي مصاريف أخرى. واذا لم يطلب الثمن في ظرف سنة واحدة من تاريخ البيع فيصبح حقاً للسكة الحجازية.

١– تحفظ السكة الحديدية لذاتها الحق بنقل هذه البضائع إلى مستودع خاص من مستودعاتها بعد مضي شهر من تاريخ وصولها وعلى نفقة صاحبها.

٢– وفي الفقرة المنوه عنها بالفقرة السابقة اذا طلبت البضائع بعد مرور ثلاثة أشهر يجب على صاحبها أن يدفع علاوة على رسم الأرضية الناولون ذهاباً وإياباً على المسافة بين محطة الوصول الأصلية والمحطة التي أودعت فيها ومرجعة منها عند الطلب.

٣– اذا رفض المرسل إليه استلام البضاعة فللسكة الحديدية الصلاحية أن تبيع الأشياء القابلة للتلف بدون إجراء معاملة قانونية بل يكتب محضر رسمي عند البيع ويدفع ثمن البضاعة المباعة إلى صاحبها لدى تقديم طلب خطي بهذا الشأن ويخصم كل ما هو مستحق من أجرة ومصاريف.

ث – المواد الملتهبة والمواد الأخرى الخطرة خاضعة لرسم الأرضية المذكور في الفقرة «أ» بعد مضي الثمانية والأربعين ساعة الأولى وفي كل الأحوال لا يسمح بحفظها في مخازن السكة أكثر من ثمانية أيام واذا لم تصدر أو لم تستلم تلك المواد في ظرف الثمانية الأيام هذه فيجب بيعها منعاً للخطر بموجب الشروط المذكورة في الفقرة ت «٣».

ج – البضائع التي تسحب بعد أن يؤتى بها إلى المحطات بقصد التخليص عليها وتصديرها هي خاضعة لرسم الأرضية المقررة في الفقرة «أ» عن المدة التي تبتديء من وقت حضورها إلى المحطة إلى الوقت الذي تسحب فيه بدون التجاوز على أي جزء من هذا الزمن.

ح – يجب جباية رسم الأرضية قبل تسليم البضاعة.

(النقليات بقطارات الركاب)

إن جميع القواعد المسطرة آنفاً بشأن رسوم الأرضية على البضائع المنقولة بقطارات البضائع يسري أيضاً على البضائع المنقولة بقطارات الركاب ويستثنى منها ما هو آت:

١– ان المدة المسموح بعدم تحصيل أجرة أرضية عنها هي ٢٤ ساعة فقط.

٢– ان مدة الستة والتسعين ساعة المسموح فيها عدم تحصيل أرضية عن

البضائع الضخمة أو القطع الثقيلة المتجاوز وزنها الطنين لا تطلق على هذه النقليات.

٣- رسوم الأرضية هي: للبضائع «١٠» مليم عن كل طرد في كل أربعة وعشرين ساعة أو كسر منها».

للسيارات وعربات الركوب: «٢٠٠ مليم عن كل سيارة أو عربة في كل أربعة وعشرين ساعة أو كسر منها».

يعمل بموجب هذه التعليمات اعتباراً من ١٥ أيلول سنة ١٩١٩.

مدير السكة الحجازية العام

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية
العدد ٥٩ السنة ١ دمشق: الخميس ٢٣ ذي الحجة ١٣٣٧ ١٨ أيلول ١٩١٩

طريق درعا والخط الحجازي

ولأجل الأغراض العسكرية توجد طريقة أخرى للمواصلة مع الحامية البريطانية في عمان وذلك بطريق درعا والخط الحجازي.

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية
العدد ٦٤ السنة ١ دمشق: الاثنين ١١ المحرم ١٣٣٨ ٦ تشرين الأول ١٩١٩

مهاجرو المدينة

في الساعة العاشرة من ليلة الجمعة الفائتة سافر قطار من محطة دمشق قاصداً المدينة المنورة وفيه قسم من مهاجريها. وفي ليلة السبت سافر قطار ثان بفريق آخر منهم.

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية
العدد ٦٥ السنة ١ دمشق: الاثنين ١٤ المحرم ١٣٣٨ ٩ تشرين الأول ١٩١٩

سكة حديد دمشق – بيروت وتوابعها

سلمت إدارة الخطوط الحديدية التي بين دمشق وبيروت وحماة وتوابعها

إلى الشركة صاحبة الامتياز، وبقي الكولونيل ميلورد مفوضاً عسكرياً في تلك الادارة.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٦٦ السنة ١ دمشق: الاثنين ١٧ المحرم ١٣٣٨ ١٣ تشرين الأول ١٩١٩

من إدارة السكة الحجازية

إلى مأموريها ومستخدميها

إن إدارة السكة الحجازية تروم توزيع فحم وحطب على مأموريها ومستخدميها مقابل اثمان ذلك. فمن يود الدخول في المناقصة عليه مراجعة قلم مخابرات السكة الحجازية بكتب مختومة خلال عشرة أيام اعتباراً من ٩ تشرين الأول سنة ٩١٩.

مطعم محطة عمـــــان

تعلن إدارة سكة الحديد الحجازية انها قررت ايجار المطعم الكائن في محطة عمان مع مشتملاته فعلى من يود الدخول في المزايدة مراجعة الادارة ليقف على الشروط المطلوبة ثم تقديم عطائه بغلاف مختوم عن المطعم المذكور لجانب المدير العام في البناء الكائن بجانب محطة القنوات وذلك لغاية ٢٥ تشرين الأول سنة ١٩١٩ وللمدير العام حق قبل أو رفض أي طلب يقدم له بدون ابداء سبب.

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٦٧ السنة ١دمشق: الخميس ٢٠ المحرم١٣٣٨ ١٦ تشرين الأول ١٩١٩

السكك الحديدية الغربية

قالت (الحقيقة):

أخذ الناس العجبُ من تأخر وصول القطار من دمشق وإليها ثم بحثنا عن السبب فلم نقف على حقيقته ولكننا علمنا أن القطار بدأ يسير على الحطب كما كان في زمن تركيا أيام الحرب فقلنا لعل التأخير ناشيء عن ذلك.

* ألغت شركة السكة الحديدية قطار المصطافين وبلغنا أنها ستلغي قطار (جونية) مؤقتاً.

* توقف الشحن في السكة الحديدية

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٧٠ السنة ١ دمشق: الاثنين ٣ صفر١٣٣٨ ٢٧ تشرين الأول ١٩١٩

السكك الحديدية بين دمشق – بيروت – حلب

ما زال عمال السكك الحديدية بين دمشق وبيروت وحلب مضربين عن العمل منذ ظهر يوم الأربعاء الماضي. وقد تعطل بسبب ذلك السفر بواسطة القطر التي كانت تسير فيما بين هذه المدن الثلاث وكذلك البلاد الواقعة على تلك الخطوط. ويقال أن شركة السكك الحديدية قبلت معظم الشروط التي

يشترطها العمال للعودة إلى العمل، ولا تزال المفاوضة جارية فيما بقي.

العاصمـــة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٧١ السنة ١ دمشق:الخميس ٦ صفر١٣٣٨ ٣٠ تشرين الأول ١٩١٩

البريـــد

تستعمل السيارات في نقل البريد بين المنطقة الغربية والمنطقة الشرقية أثناء اعتصاب عمال السكك الحديدية المعلوم.

مناقصة بشاكير لادارة السكة الحجازية

السكة الحديد الحجازية باحتياج إلى كمية كبيرة من البشاكير الشبكية القطنية فمن يود أن يتقدم للعمل والمناقصة لهذا الصنف عليه ان يراجع مكتب مخابرات السكة المذكورة ليرى الانموذج ثم يقدم طلباً بظرف مختوم إلى المدير العام وشارحاً فيه السعر وكيفية التسليم وقد تقرر فتح الطلبات يوم ١٥ تشرين الثاني فمن تكن شروطه موافقة يعطى هذا التعهد إليه والمدير العام له حق قبول أو رفض أي طلب يقدم له بدون ابداء ادنى سبب.

العاصمـــة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٧٤ السنة ١دمشق: الاثنين ١٧ صفر١٣٣٨ ١١ تشرين الثاني ١٩١٩

غرامة تهريب البضائع في السكة الحجازية

نظراً لكثرة وقوع تهريب البضائع قد قررت إدارة السكة الحجازية بعد

الآن تحصيل ضعفي أجرة عفش الركاب المهرب بدون ان تخصم الثلاثين كيلوغراماً المصرح للآن بنقلها مجاناً وضعفي اجرة البضائع المهربة في قطارات الركاب على فيشة السير السريع وهذه الفيشة هي ستة وعشرون مليماً وأربعة كسر على كل طن بالكيلومتر الواحد.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٧٧ السنة ١دمشق: الخميس ٢٨ صفر١٣٣٨ ٢٠ تشرين الثاني ١٩١٩

قاطرات السكة الحجازية وشاحناتها

كتب مدير السكة الحجازية لدولة الحاكم العسكري العام أنه يجتهد الآن لسحب جميع القاطرات والشاحنات العائدة للسكة الحجازية التي كانت أعيرت لسكة (دمشق – حلب – بيروت) الحديدية، والمسيرة على خطها الحديدي الآن. وانه سيلاحظ بنفسه استرداد كل ما يخصها لتمامه قبل نهاية جلاء القوى البريطانية.

الخطوط الحديدية والمعاملات الجديدة

قالت الراية: بمناسبة انسحاب جيش الاحتلال الانكليزي واستلام حكومتنا زمام الخطوط الحديدية قصدنا ان نعرف مفصل المعاملات الجديدة المختصة بها. فاستوضحنا عنها من قيادة الفرقة الثالثة وعلمنا عن ذلك ما يأتي:

١– السكة الحديدية ضمن المنطقة الشرقية (أي من قطمة واخترين إلى حلب ورياق فما بعدها مما هو داخل في المنطقة الشرقية) هي بجميع معاملاتها

وحركاتها تحت المراقبة العسكرية العربية، ولا يوجد في خط حلب ورياق من أوله إلى آخره سوى ضباط وجنود عرب مع مأموري الشركة إلا في المحطة المسماة بمحطة الشام (الكائنة في حلب) فانه يوجد فيها ضابط افرنسي وظيفته منحصرة في تدوين دوام سير الجنود الافرنسية المنفردة والسياح الافرنسيين والارمن الذين ينقلون على نفقة الحكومة الافرنسية. فهو بمقام (خط وصل) ما بين محطة الشام ومحطة بغداد الآتي ذكرها.

٢- وأما خط بغداد أي من (حيدر باشا) إلى (نصيبين) فهو يدار بعد انسحاب الشركة الالمانية عقب عقد الهدنة من قبل لجنة مؤلفة من ممثلي الحلفاء. ولدوام سير قطر هذا الخط وتأمين ما يحتاج إليه من الفحم والزيت والنقود والاصلاح والتعمير وغير ذلك من اللوازم الادارية والفنية فقد حضرت هيئة إدارة فرنسوية برئاسة الزعيم المسيو كلوسكارت لتقوم مقام الشركة الالمانية الملكية التي كانت على رأس هذا الخط قبل الحرب.

٣- ثم ان المراقبة على القسم الداخل في المنطقة الشرقية من خط بغداد واعطاء اجازات السفر فيه وتفتيش القطر والركاب عند الايجاب والمحافظة على الخطوط والمحطات فكل ذلك عائد إلى المراقبة العسكرية العربية.

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٧٨ السنة ١ دمشق: الاثنين ٢ ربيع الأول ١٣٣٨ ٢٤ تشرين الثاني ١٩١٩

- قدم تجار يافا عريضة إلى الحاكم العسكري يطلبون فيها تخفيض اجرة الشحن في القطار وترتيب شاحنات لنقل الأثمار الموجودة في يافا. معلوم ان

التجار قد ذاقوا الأهوال في السنة الماضية من ادارة سكة الحديد فانها كانت تأخذ أجرة الشاحنة ٣٣٢٢ قرشاً مصرياً على حساب السير السريع ولكنها كانت غالباً تذهب في القطار البطيء، فلا يصل البرتقال الا وقد دخل عليه العطب.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٧٩ السنة ١ دمشق: الخميس ٥ ربيع الأول ١٣٣٨ ٢٧ تشرين الثاني ١٩١٩

اجور السكة الحجازية

بناءً على غلاء الفحم الحجري والزيوت المعدنية وكافة اللوازم والمواد الضرورية فلتأمين سير قطارات السكة الحديدية اضطررنا إلى ابلاغ الاجرة عن مسافة الكيلومتر الواحد إلى قرش عن الراكب وقرش ونصف عن شحن الطن الواحد بالحمولة الكاملة وثلاثة قروش عن شحن الطن بالنقليات المفردة وأربعة قروش ونصف عن كل طن من عفش الركاب وذلك بصورة موقتة من تاريخ اول كانون الاول سنة ١٩١٩ وابقينا اجرة النقليات المتبادلة مع سكة حديد فلسطين كما هي في السابق الى ان يصدر اشعار آخر.

في ٢٥ تشرين الثاني سنة ٩١٩ **مدير السكة الحجازية العام**

ياسين الحراكي

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٨٠ السنة ١ دمشق: الاثنين ٩ربيع الأول١٣٣٨ ١كانون الأول ١٩١٩

قطار عمـــــان

ان القطار الذي كان يسافر كل يوم ثلاثاء إلى عمان سيلغى من ابتداء شهر كانون الأول ٩١٩ وكل من يود الذهاب إلى عمان يستطيع السفر بالقطار الذي يسافر إلى القطرانة الساعة ٧,٥٥ زوالية من صباح كل يوم جمعة ويصل إلى عمان الساعة ٤,٣٧ بعد الظهر ويقوم من عمان الساعة ٥,٥٩ من صباح اليوم الثاني (السبت) ويصل القطرانة الساعة ١١,٤٠ ويعود مكنها باليوم ذاته الساعة ١,٤٣ بعد الظهر ويصل عمان الساعة ٦,٥٢ مساء ويقوم منها الساعة ٩,٢٥ وثاني يوم أي يوم الأحد يصل القنوات الساعة ٢,١٨ بعد الظهر.

قطار درعا وحيفا

الغي من تاريخ ٢٥ تشرين الثاني سنة ٩١٩ سفر القطار الذي كان يقل الركاب إلى درعا وحيفا والذي كان موعد سفره الساعة ١٢,١٠ زوالية ليلاً وقد خصص للركاب القطار الذي يسافر الساعة ٧,٥٥ زوالية من صباح كل يوم.

الصناعة الحديدية والخشبية في معمل السكة الحجازية في القدم

ان ادارة استثمار الخط الحديدي الحجازي تعلن للأهالي الكرام انها حباً في تأمين مصالحهم ونظراً لما شاهدته من شدة احتياجهم لعدة أعمال حديدية ميكانيكية وغيرها مما لا يتيسر لهم اعمالها في هذه الديار ستقبل منذ الآن في

معملها الحديدي الكائن في القدم كافة التواصي والطلبيات من أعمال حديدية وتصليحات للأدوات والآلات الميكانيكية مهما كان نوعها كسيارات «اوتومبيلات» وموتورات وغيرها وكذلك فان لديها شعبة تقوم بسائر الأعمال الخشبية فتحضرها بصورة لا يمكن لأي محل كان في جميع القطر السوري ان يماثلها او يزاحمها في الاثمان والاجور التي ستتقاضاها من الطالبين لقاء هذه الأعمال.

فعلى من يود تكليفها بعمل من هذه الأعمال ان يراجع مديرية الاستثمار في محطة القنوات وذلك باعطاء تحرير يبين به نوع الطلب ومحل إقامة الطالب لتتمكن الادارة من مجاوبته ببرهة وجيزة موضحة له الشروط التي يمكن اتمام عمله بها والسلام.

مدير السكة الحجازية العام

ياسين الحراكي

سكك حديد المنطقة الشرقية

عينت رئاسة ديوان الشورى الحربي مفوضين (قوميسيرين) لمحطات سكة الحديد في المنطقة الشرقية، على ان يكون مركز الاول دمشق والثاني حلب وعينت للمفوض العسكري في دمشق معاوناً وملحقاً وكاتباً وجنديين ويتبعه قائد لمحطتي البرامكة والقنوات معه اثنان بعنوان مأمور سوق واربعة بعنوان مأمور انضباط واربعة جنود وقائد لمحطة رياق ومعه مأمور سوق ومأمور انضباط وجنديان. ومأمور سوق في محطة درعا ومعه جنديان. وعينت للمفوض العسكري في حلب معاوناً وملحقاً وكاتباً وجنديين. ويتبعه قائد لمحطة حلب

ومعه مأمور انضباط وجنديان ومأمور سوق لمحطة حماة ومعه جنديان ومأمور سوق لمحطة حمص ومعه جنديان.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٨٢ السنة ١ دمشق: الاثنين ١٦ ربيع الأول ١٣٣٨ ٨ كانون الأول ١٩١٩

عربات الدرجة الأولى في قطارات السكة الحجازية

جاءنا من حضرة المدير العام للسكة الحجازية انه قد تقرر اضافة عربات من الدرجة الأولى إلى قطارات البريد ابتداء من يوم ١١ الجاري، واستيفاء خمسة عشر مليماً عن مسافة كل كيلومتر ممن يريد الركوب بالدرجة المذكورة.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٨٣ السنة ١ دمشق: الخميس ١٩ ربيع الأول ١٣٣٨ ١١ كانون الأول ١٩١٩

مهندس للسكة الحجازية

وافق دولة الحاكم العسكري العام على ما ارتآه مدير السكة الحجازية من تعيين عبدالمجيد بك مهندساً في التعميرات المتمادية بالشعبة الأولى ما بين القدم ودرعا.

مواعيد سفر القطارات على الخط الحجازي

ان قطارات الركاب التي تسافر ما بين دمشق وحيفا ستتبدل مواعيد سفرها

اعتباراً من ١١ كانون الأول سنة ١٩١٩على الوجه الآتي:

القطار الأول يتحرك من القنوات يومياً الساعة السابعة صباحاً ويصل درعا في الساعة الثانية عشرة. ويقوم منها الساعة الثانية عشرة والدقيقة أربعين فيصل لحيفا الساعة السابعة والدقيقة ستة (كذا) مساءً.

القطار الثاني يتحرك من حيفا يومياً الساعة الثامنة صباحاً ويصل إلى درعا الساعة الثانية ونصف بعد الظهر ويقوم منها الساعة الثالثة ويصل إلى القنوات الساعة الثامنة زوالية مساءً.

وبما أن سفر هذه القطارات يجري على عيار ساعات مصر والبواخر البحرية فعلى الذين يودون السفر ان يضبطوا ساعاتهم على ساعات المحطات.

وأما القطار الذي يسافر كل نهار جمعة إلى عمان والقطرانة اعتباراً من التاريخ المذكور آنفاً فانه يتحرك من القنوات أيضاً الساعة السابعة صباحاً وبقية مواعيده باقية حسب الاعلان السابق.

قطـــــار البريد

جاء في المذكرة الواردة من مدير الخط الحجازي على دولة الحاكم العسكري العام: وقايةً من حصول حادث أو سقوط حجارة على الخط في موسم الشتاء وتأميناً لسير قطارات الركاب من اليرموك نهاراً اتفقت مديرية الخط الحجازي هنا مع ادارة هذه الخطوط في المنطقة الجنوبية على سوق قطار البريد اعتباراً من ١١ الشهر الحالي من حيفا صباحاً الساعة ٨ فيصل درعا الساعة ٢,٣٠ بعد الظهر ويقوم من هناك الساعة ٣ ويصل القنوات الساعة الثامنة زوالية مساءً. وبالعكس فان قطار دمشق يقوم من القنوات الساعة ٧ صباحاً ويصل إلى درعا الساعة ١٢ ويقوم منها الساعة ١٢,٤٠ بعد الظهر

فيصل لحيفا الساعة ٧,٦ مساءً.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٨٤ السنة ١ دمشق: الاثنين ٢٣ ربيع الأول ١٣٣٨ ١٥ كانون الأول ١٩١٩

مناقصة نشر خشب

ان ادارة السكة الحجازية قد وضعت في المناقصة مقدار مائتين من الخشب المواصي للنشر بناءً على ان تجري الاحالة الأولية يوم الخميس المقبل الموافق ١٩ كانون الأول سنة ١٩١٩ والاحالة القطعية يوم السبت في ٢١ كانون الأول سنة ١٩١٩ فمن يود الدخول في المناقصة عليه ان يرسل سعره الأخير ضمن غلاف مختوم باسم مديرية استثمار السكة الحجازية خلال هذه المدة.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٨٧ السنة ١ دمشق: الخميس ٣ ربيع الثاني ١٣٣٨ ٢٥ كانون الأول ١٩١٩

مناقصة عقاقير طبية

إن إدارة السكة الحجازية قد وضعت في المناقصة مقداراً من العقاقير الطبية التي تلزم لصيدلياتها على أن تجري الاحالة الأولية في ٢ كانون الثاني سنة ٩٢٠ والاحالة القطعية في ٤ منه. فمن يود الاطلاع على القوائم عليه ان يراجع المديرية العامة في محطة القنوات ثم يرسل إليها الأسعار ضمن غلاف مختوم في المدة المعينة.

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٨٨ السنة ١ دمشق: الاثنين ٧ ربيع الثاني ١٣٣٨ ٢٩ كانون الأول ١٩١٩

ركـــوب الترام

ممنوع ركوب أشخاص في قطارات الترام زيادة عن العدد المعين لها ومن يخالف تقبض الشرطة عليه وتسوقه إلى أقرب مخفر ليلقى جزآءه (هكذا) لما في هذه المخالفة من الخطر على حياة الركاب.

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٩٠ السنة ١ دمشق: الاثنين ١٥ ربيع الثاني ١٣٣٨ ٥ كانون الثاني ١٩٢٠

حـــرب الحجـــاز

وصف السر روجنلد ويجت(*) كيفية تدمير سكة الحديد وقطعها فقال ان الذين اشتركوا في هذا العمل هم أصحاب السمو الأمير فيصل بين العلا والهدية والأمير عبدالله من الهدية إلى بواط والأمير علي والأمير زيد في الجنوب واتخذت التدابير اللازمة لتوحيد زمان القطع وارسل عرب الحويطات بقيادة الشيخ عوده ابي طي (ابو تايه) ومعه الكولونل لورانس لمنع ارسال المدد من الشمال إلى المدينة. ووصف السير رجنلد بعض هذه الهجمات على سكة الحديد ومنها ان قافلة كبيرة كانت قادمة من حايل «عاصمة ابن الرشيد» إلى المدينة فباغتها العرب وقتلوا ثلاثين من الترك وأسروا مائتين وخمسين أسيراً وغنموا أربعة مدافع جبلية وعدداً كبيراً من البندقيات وثلاثة آلاف جمل محملة

* ريجنالد ونجت.

أطعمة وثياباً وألفي رأس غنم وفي هجمة أخرى على سكة الحديد بقيادة الكولونل نيوكمب دمرت فصيلة من العرب والمصريين ما طوله خمسة كيلومترات من الخط نزعتها قضيباً قضيباً.

وبعد الاستيلاء المحكم على العقبة بتدبير الكولونل لورنس انتقل سمو الأمير فيصل إليها وكان للهنود المتطوعين فعال تذكر في الوجه نوه بها السر روجنلد ونجت. وكانت القوات العربية تنجد بمن ينضم إليها من الفصائل والمتطوعين وبين المتطوعين الكتيبة العربية وكانت مؤلفة من نحو ٤٠٠ رجل تطوعوا من أسرى الحرب العرب برعاية البعثة السياسية الانكليزية الفرنسوية وعلمهم ضباط بريطانيون وضباط فرنسويون في القطر المصري.

وقنص العرب آخر طيارة للترك في المدينة في أواخر تشرين الثاني سنة ٩١٧ فسقطت على الأرض وتمكن العثمانيون من نقلها بسكة الحديد إلى المدينة ولكنها لم تعد تصلح للطيران.

وفي أوائل سنة ١٩١٨ حاول العثمانيون الانسحاب من الحجاز فأفرغ الجيش العربي قصارى جهده ليعرقل حركتهم بقطع سكة الحديد وأسر العرب في تلك الأيام خمس قوافل للترك فيها ١٥٠٠ جمل وكان بين الغنائم التي غنمها العرب في معارك أخرى ٢٥ ألف ليرة عثمانية من الذهب.

وفي أواخر سنة ١٩١٨ قطعت مواصلات العثمانيين في الحجاز بالشمال فكانت القوافل تأتيهم متقطعة من حايل والرياض. وأخذ العرب يهاجمون المدينة ولكن فخري باشا القائد العثماني أبى تسليمها حتى بعد ما كسر الجنرال الجنرال اللنبي العثمانيين في فلسطين في ايلول واستولى العرب على تبوك في ١٢ تشرين الأول وأسروا فيها أكثر من ٣٠٠ أسير وغنموا عشرة مدافع ثم احتلوا مواقع أخرى ولكن عقد الهدنة مع تركيا في ٣٠ تشرين الأول سنة ١٩١٨

حال دون مواصلة القتال وفي ١٠ كانون الثاني سنة ١٩١٩ سلم فخري باشا في بئر درويش ودخل سمو الأمير عبدالله المدينة المنورة باسم والده ملك الحجاز الساعة ١١ من صباح ١٣ كانون الثاني. **المقطم**

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٩١ السنة ١ دمشق: الخميس ١٨ ربيع الثاني ١٣٣٨ ٨ كانون الثاني ١٩٢٠

إلى مودعي ومستقبلي ركاب سكة الحجاز

تعلن ادارة السكة الحجازية انه اقتداءً بما كان جارياً في محطة حيفا زمن الادارة السابقة والمرعي حتى هذا التاريخ واتباعاً للأصول المتخذة في كافة سكك حديد البلاد الراقية قد تقرر تطبيق اصول تذاكر الدخولية في محطة القنوات اثناء سفر ووصول قطارات الركاب اعتباراً من ١٠ كانون الثاني سنة ٩٢٠ على أن يؤخذ ثمن التذكرة قرش فضة من كل مودع ومستقبل على رصيف المحطة وحيث يتوجب على كل راكب يأتي من جهة درعا أن يحافظ على تذكرة السفر ليسلمها في محطة القنوات فمن لم يوجد بيده تذكرة يؤخذ منه الأجرة جزاءً عن ثلاث مرات فنلفت نظر الركاب لابقاء تذاكرهم السفرية التي يأخذونها من محل ركوبهم هذا ويستثنى من ثمن هذه التذاكر أي تذاكر الدخول إلى محطة الركاب مأمورو الشرطة والانضباط العسكري ومأمورو العسكرية المربوطين بقوميسيرية الخطوط الحديدية وأفراد الدرك ولأجل إحاطة الأهلين الكرام علماً صار اعلان الكيفية.

مدير استثمار الخطوط الحديدية الحجازية

ياسين الحراكي

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٩٢ السنة ١ دمشق: الاثنين ٢٢ ربيع الثاني ١٣٣٨ ١٢ كانون الثاني ١٩٢٠

التنوير في درعـــا

تعلن ادارة السكة الحجازية انه قد توفرت لديها الاسباب لتأسيس التنوير الكهربائي في درعا فمن شاء تنوير منزله أو حانوته عليه أن يراجع مستودع السكة الحجازية في محطة درعا ليطلع على الشروط ويعقد المقاولة حسب الاصول.

ايجـــار فـــرن

ان ادارة الخط الحجازي وضعت في المزايدة ايجار فرنها الواقع في محطة درعا لمدة سنة كاملة على ان تجري الاحالة الأولية بتاريخ ٢٠ كانون الثاني سنة ١٩٢٠ والقطعية بتاريخ ٢٥ كانون الثاني فمن يود الدخول في المزايدة عليه ان يراجع مديرية الخط العامة بدمشق في محطة القنوات مستصحباً معه رعبوناً قدره عشرة جنيهات ولذلك بادرنا لاعلان الكيفية.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٩٣ السنة ١ دمشق: الخميس ٢٥ ربيع الثاني ١٣٣٨ ١٥ كانون الثاني ١٩٢٠

قطار سمو الأمير

اذاعت رئاسة البلدية ما يلي:

تقرر تحريك قطار خاص لسمو الأمير فيصل المعظم ومن معه من بيروت

إلى دمشق في الأوقات الآتية:

الموقف	الوصول	القيام
	د س	د س
بيروت		٣٠ ٦صباحاً
عالية	٨ ٢٢	٨ ٣٠
معلقة	١٠ ٣٨	١٠ ٤٢
رياق	١١	١٢
زبداني	١ ١٦	١ ١٨
برامكة	٢ ٤١	
القنوات	٣	

(محطةالحجاز)

وصول سمو الأمير فيصل إلى بيروت

جاءت برقية من بيروت تفيد بأن سمو الأمير فيصل نزل من الدارعة وولدك رودو الساعة التاسعة زوالية من صباح البارح وان سموه سيركب القطار من بيروت إلى دمشق يوم الجمعة (غداً) وقد احتفلت بيروت بقدومه احتفالاً شائقاً.

الخطوط الحديدية

قالت النصير البيروتية ان الحكومة الفرنسوية اشترت الخط الحديدي المتصل بين حلب – قونية – حلب – الموصل بمليارين ونصف من الفرنكات.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٩٥ السنة ١ دمشق: الخميس ٢ جماد الأول ١٣٣٨ ٢٢ كانون الثاني ١٩٢٠

ايجـــــار مخـــازن

تعلن ادارة السكة الحجازية انها وضعت في المزايدة العلنية ايجار المخازن خاصتها الكائنة قرب جسر بردى امام ادارة الشرطة وقطعة الأرض التي امامه وهذا المخزن يصلح ان يكون اصطبلاً أو مستودعاً للسيارات «اوتومبيل» والعربيات وما شابه ذلك والقطعة الارض ايضاً تصلح أن تكون حديقة صغيرة لتكون قهوة في أيام الصيف فمن له رغبة بالاستيجار (هكذا) عليه ان يراجع ادارة السكة الحجازية العامة لغاية ٣٠ الجاري وهو اليوم المعين للاحالة الأولية وستجري الاحالة القطعية بعد مرور ثمانية وأربعين ساعة من ذلك التاريخ.

العاصمـــة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٩٧ السنة ١ دمشق: الخميس ٩ جمادى الأولى ١٣٣٨ ٢٩ كانون الثاني ١٩٢٠

اعفاء لوازم السكة الحجازية من رسوم الجمرك

بناء على تشبث الحكومة باعفاء ما يرد من اللوازم باسم السكة الحجازية من الجمرك اتباعاً للقوانين العثمانية في هذا الشأن ورد الجواب من رئاسة اركان حرب الحملة المصرية بانها اوعزت إلى حاكم المنطقة الجنوبية باعفاء جميع البضائع التي ستمر بالمنطقة الجنوبية باسم سكة الحجاز من رسوم الجمرك في المستقبل لمدة الاحتلال العسكري.

مزايدة تعهد البقالية على خط السكة الحجازية

وضعت إدارة السكة الحجازية بالمزايدة تعهد البقالية التي تؤمن احتياج المأمورين الموجودين على الخط بناء على ان تجري الاحالة الأولية يوم الثلاثاء الموافق ٣ شباط سنة ١٩٢٠ والقطعية بعد ثمانية وأربعين ساعة، فمن يود الاشتراك بالمزايدة عليه ان يراجع ادارة الاستثمار للسكة الحجازية في محطة القنوات ليطلع على الشروط.

العاصمة

جريدة الحكومة الرسمية

العدد ٩٨ السنة ١ دمشق: الاثنين ١٣ جمادى الأولى ١٣٣٨ ٢ شباط ١٩٢٠

السفر على نفقة الحكومة في السكك الحديدية

١- يمكن تسفير المأمورين على نفقة الحكومة على أن يعرّف للمالية لخصمه من مصاريف طريقهم.

٢- من يدعي باحتياجه ويطلب تسفيره يرسل إلى لجنة التسفير لتحقيق احواله ودرج اسمه بالدفتر المرتب تنظيمه وارساله كل اسبوع.

٣- لا تعطى من رئاسة مجلس المديرين مساعدة بالتسفير على نفقة الحكومة الا لمن يحضر بطلب الحكومة من الاهالي والذوات وأعضاء المجالس لاجل مشاغل رسمية وعمومية.

ترميم الخط الحجازي بين القطرانة ومعان

تعلن لجنة تعميرات سكة حديد الحجاز انها قررت تعمير وترميم الخط ما بين القطرانة ومعان بطريق المناقصة العلنية فمن أراد الدخول فيها فليراجع ادارة التعميرات للخط المذكور للاطلاع على الشروط والرسوم وغيرهما حتى اليوم العاشر من شهر شباط سنة ١٩٢٠ كل يوم من الساعة الثانية إلى الرابعة بعد الظهر حيث تجري المناقصة العلنية في غرفة المديرية العامة لادارة السكة الحجازية وتنهي مدة المناقصة الأولية بتاريخ ٢٠ شباط سنة ١٩٢٠ ويقبل تنزيل ثلاثة بالمائة على أن تجري الاحالة القطعية بعد مرور ثلاثة أيام من ذلك التاريخ.

العاصمة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ١٠٠ السنة ١ دمشق: الاثنين ٢٠ جمادى الأولى ١٣٣٨ ٩ شباط ١٩٢٠

اعلانات

بيع ورق مستعمل

تعلن ادارة السكة الحديدية الحجازية انه يوجد عندها في مخزن القدم كمية من الورق الذي لا حاجة لها به لانه مستعمل لا يصلح للكتابة يبلغ مقداره طناً ونصف طن وضعته في المزاد العلني برسم البيع لمدة اسبوع ينتهي يوم الاثنين ٩ شباط. فعلى من يود شراء ذلك أو مقداراً منه ان يراجع مديرية الاستثمار العامة في محطة القنوات في المدة المذكورة ليطلع على النموذج والشروط.

العاصمـــة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ١٠١ السنة ١ دمشق: الخميس ٢٣ جمادى الأولى ١٣٣٨ ١٢ شباط ١٩٢٠

الثلـــوج

توالى هطول الثلج على العاصمة من يوم الاثنين الماضي فاكتست الفيحاء حلة بيضاء بهجة. وقد سدت الثلوج مسالك كثيرة من الطريق الحديدي الممتد بين دمشق وبيروت فتوقف سير القطارات إلى الجهة الغربية.

العاصمـــة
جريدة الحكومة الرسمية

العدد ١٠٢ السنة ١ دمشق: الاثنين ٢٧ جمادى الأولى ١٣٣٨ ١٦ شباط ١٩٢٠

اعلانـــات

بيع أشياء في إدارة السكة الحجازية

تعلن إدارة السكة الحجازية ان لديها أشياء قد وجدت في القطارات ولم يراجع أحد لاخذها ضمن المدة النظامية وقد تقرر طرحها في المزاد العلني يوم السبت القادم الساعة التاسعة صباحاً. فمن يود اشتراء شيء منها عليه الحضور إلى محطة القنوات في الوقت المعين.

ايجـــار الحمامات المعدنية في اليرموك
و ٣٣٧ دونماً من الأرض

تعلن إدارة السكة الحجازية انها تود ايجار الحمامات المعدنية العائدة لها

والكائنة بمحطة الحمة بوادي اليرموك والأراضي الحاوية على الحمامات المذكورة والتي هي عبارة عن ٣٣٧ دونماً. وقد وضعتها في المزايدة العلنية اعتباراً من تاريخ هذا الاعلان على ان تجري الاحالة الأولية بتاريخ ٢٩ شباط سنة ١٩٢٠ والقطعية بعد ثمانية وأربعين ساعة فمن يود الدخول في هذه المزايدة والوقوف على شروطها عليه ان يراجع ديوان مخابرات الادارة في محطة القنوات بدمشق مصحوباً بالتأمين الذي هو عبارة عن عشرة جنيهات مصرية.

ايجار مخزن وقطعة أرض قرب جسر بردى

كان وضع في المزايدة العلنية ايجار أحد المخازن العائدة لادارة السكة الحجازية والكائنة قرب جسر بردى وقطعة الأرض الواقعة أمام المخازن. وبما أنه لم ترد اسعار موافقة ضمن الأجل المضروب للمزايدة قد مددن (كذا) المدة على ان تجري الاحالة الأولية الساعة الثانية بعد ظهر يوم ٢٩ شباط سنة ١٩٢٠ والاحالة القطعية بعد مرور ثمانية وأربعين ساعة من ذلك التاريخ.

الفصل الثاني

(الشرق العربي)

عدد ٢٦٦/ الصادر يوم الثلاثاء ٥ صفر ١٣٤٩هـ/ الموافق ١ تموز ١٩٣٠م

مشروع قانون السكة الحديد لسنة ١٩٣٠

عدد ٢٥٦/ الصادر في ٣ ذو القعدة سنة ١٣٤٨هـ/ الموافق ١ نيسان ١٩٣٠

مشروع قانون سرقة مواد السكة الحديدية لسنة ١٩٣٠

محتويات الفصل الثاني/ مشروع قانون السكة الحديدية

مشروع قانون سكة الحديد لسنة ١٩٣٠

صدر مشروع هذا القانون بالجريدة الرسمية لأمارة شرقي الاردن رقم ٢٦٦ الصادر بتاريخ يوم الثلاثاء ٥ صفر ١٣٤٩هـ الموافق ١ تموز ١٩٣٠م ، وننشر الصفحة الأولى التي تضمنت فهرس الجريدة الرسمية المشار اليها والتي تحوي المشروع أعلاه وننشر ايضاً هنا مشروع قانون سرقة مواد السكة الحديدية لسنة ١٩٣٠ الذي صدر في الجريدة الرسمية العدد ٢٥٦ في عمان في ٣ ذو القعدة سنة ١٣٤٨هـ الموافق ١ نيسان ١٩٣٠م .

العدد ٢٦٦ السنة الثامنة

الجريدة الرسمية

لأمارة شرقي الأردن

عمان الثلاثاء في ٥ صفر سنة ١٣٤٩ و ١ تموز سنة ١٩٣٠

الفهرس

عملاً بالمادة ٣٩ من القانون الأساسي ينشر فيما يلي مشروع «قانون سكك الحديد لسنة ١٩٣٠» وسيحال هذا المشروع - بعد ان يمضي على نشره شهر واحد - على المجلس التشريعي للنظر فيه .

قانون خاص

﴿ بتنظيم سكك الحديد ﴾

اسم القانون — ١- يسمى هذا القانون «قانون سكك الحديد لسنة ١٩٣٠» .

التعاريف — ٢- توخياً للغرض المقصود من هذا القانون يكون للعبارات التالية المعاني المبينة ادناه الا اذا دلت القرينة على خلاف ذلك .

تعني عبارة (سكة الحديد) سكة الحديد او اي قسم من سكة الحديد المعد لنقل الركاب او الحيوانات او البضائع وتنفيذاً للغاية المقصودة من المواد ٤-٧ تشمل هذه العبارة السكة الحديدية الجاري انشاؤها وتشمل ايضاً :

(أ) جميع الاراضي الواقعة ضمن سياجات او غير ذلك من علامات الحدود المبينة حدود الاراضي التابعة لسكة الحديد والاراضي الواقعة على مدى ١٥ متراً من جانبي متوسط الخط عدم وجود سياجات او علامات حدود .

(ب) جميع خطوط سكة الحديد وخطوط التحويل

او التخزين او الفروع المستعملة لاشغال السكة او المتعلقة بها .

(ج) جميع المحطات والأرصفة وخطوط البرق والهاتف والورش والمعامل وادوات الآلات الثابتة وغيرها من الأشغال المنشأة للسكة او المتعلقة بها .

(د) جميع معديات الماء والبواخر والمراكب والاطواف المستعملة من اجل حركة مناقلات السكة والتي تنقلها سكة الحديد او تستأجرها او تستعملها .

(هـ) جميع القاطرات وعربات نقل البضائع والحيوانات او غيرها من العربات المستعملة لدوام حركة مناقلات السكة الحديدية .

تعني عبارة «ادارة سكة الحديد» مدير السكة الحديدية العام المعين حسب الاصول واي موظف يشغل هذا المنصب في ذلك الوقت وتشمل ايضاً المهندس الموكول اليه الامر ما دامت السكة لم يتم انشاؤها بعد ولم يعين لها مدير عام .

تعني عبارة «موظف السكة» اي مستخدم للقيام باية مهمة تتعلق بسكة الحديد .

وتعني لفظة «الراكب» اي شخص مسافر في سكة الحديد او موجود في عقاراتها بقصد السفر عليها .

وتعني عبارة «امتعة الركاب» جميع المواد التي يأخذها الراكب معه لاستعماله الشخصي او لراحته

حسب مقتضيات العادة او الحاجة للطبقة التي يعود اليها كالاحتياجات الضرورية او اللازمة للسفر ولكنها لا تشمل اية مواد تنقل لاجل الشغل او التجارة او الربح الا اذا كان الراكب تاجراً.

وتعني لفظة «الطرود» جميع الطرود والرزم والصناديق التي تحتوي على السمك والاثمار والاقفاص التي تحتوي على الطيور الداجنة وكل مادة او شيء آخر ينقل بصورة مشروعة في قطارات الركاب ما عدا المواد التي تدخل ضمن عبارة «امتعة الركاب».

تعني لفظة «البضائع» جميع لفظة البضائع التي يجوز نقلها في عربات الشحن الملحقة بقطارات البضائع او بالقطارات المختلطة.

تشمل عبارة «الحيوانات» جميع الحيوانات الحية والاسماك والطيور الداجنة وغيرها من الطيور التي يجوز نقلها في قطارات الركاب او البضاعة او القطارات المختلطة.

تشمل لفظة «القطار» عربات الترولي (ترزينا).

تشمل لفظة «الاجرة» اية اجرة او ما يدفع ايضاً لنقل اي راكب او حيوان او بضاعة.

لزوم موافقة المجلس التنفيذي على انشاء سكة حديد

٣- (١) لا يحق لاي شخص او شركة تنشيء سكة حديد او تسييرها او تصونها الا اذا قدم ذلك الشخص او تلك الشركة الى رئيس الوزراء مشروعاً

وصيانتها وتسييرها

بانشاء السكة وصيانتها وتسييرها وحصل على موافقة المجلس التنفيذي على ذلك .

(٢) لا تطبق هذه المادة على سكة حديد او قسم منها كان معداً لاستعمال الجمهور عند تنفيذها هذا القانون .

يجوز للمجلس التنفيذي ان يخول سكك الحديد لاقامة الانشاآت (كذا) الضرورية .

٤- يحق للمجلس التنفيذي ان يخول ادارة سكة الحديد القيام بأي عمل يكون ضرورياً لانشاء سكة الحديد او صيانتها او تسييرها او بأية اشغال تتعلق بها بموجب الشروط التي يرى المجلس التنفيذي ان من الموافق تقريرها .

الدخول الى الاراضي المجاورة للسكة لمنع وقوع الاضرار او لاجراء التصليح

٥- (١) عند وقوع انهيار او حادث آخر يخشى وقوعه اي ثغرة او رصيف او في اي انشاء آخر من انشاآت (كذا) السكة يجوز لرئيس الوزراء ان يخول ادارة سكة الحديد الدخول الى الارض المجاورة للسكة لاجل الترميم او لمنع وقوع الحادث او لاتخاذ التدابير المؤقتة لتسيير سكة الحديد وللقيام بأي عمل آخر ضروري لهذه الغاية .

(٢) يجوز لادارة سكة الحديد او مستخدميها ان يدخلوا عند الضرورة الارض ويقوموا بالاعمال المذكورة اعلاه بدون الحصول على موافقة رئيس الوزراء مقدماً غير انه يجب عليهم في مثل هذا الدخول ان ترفع الادارة الى رئيس الوزراء خلال ٧٢

ساعة من تاريخ دخولهم تلك الارض تقريراً تبين فيه نوع الحادث الذي وقع او يخشى وقوعه والعمل الذي وجد من الضروري اجراؤه .

(٣) يحق لكل من تضرر بسبب استعمال السلطات المخولة في هذه المادة التعويض على ذلك الضرر ويحص هذا التعويض بواسطة المحاكم النظامية عند عدم الاتفاق عليه .

وجوب الحصول على تصريح من ادارة السكة الحديدية اذا اراد شخص او سلطة محلية اجراء الاشغال العمومية على الخطوط .

٦- (١) لا يحق لاي شخص او شركة او سلطة محلية ان تمد او تضع اي انبوب لتوريد الغاز او الماء او الهواء المضغوط او اي سلك كهربائي او اي مجرى فوق سكة الحديد او عليها او تحتها ما لم يقدم طلب الى ادارة السكة الحديدية بالحصول على تصريح بمباشرة هذه الأعمال وتقدم المخططات والمعلومات التي قد تتطلبها ادارة السكة الحديدية .

ويتم هذا العمل من حيث المدة التي يجب انجازه فيها او كيفية اجرائه حسب رغائب ادارة السكة الحديدية .

(٢) يجوز لادارة سكة الحديد ان ترفض السماح لاي شخص او شركة او سلطة محلية بالقيام بهذا العمل ولها ان تقوم هي باجرائه على نفقة ذلك الشخص او الشركة او السلطة المحلية .

(٣) يجوز لادارة سكة الحديد في اي وقت كان ان

تطلب تغيير او ازالة اي عمل من الاعمال المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة صرحت باجرائه اذا كان ذلك ضروريا لضبط سير السكة ويدفع التعويض عن هذا التغيير او الازالة بموجب احكام الاتفاق الذي قد يكون مبرماً بين ادارة السكة الحديدية والشخص او الشركة او السلطة المحلية واذا لم يوجد اتفاق بهذا الشأن فيحصل التعويض في المحاكم النظامية .

(٤) ليس في هذه المادة ما يتعارض مع سلطة الحكومة .

ازالة الأشجار

٧- (١) يجوز لادارة السكة الحديدية في الأحوال التالية :

(آ) اذا كان يخشى وقوع شجرة قائمة بالقرب من سكة الحديد على هذه السكة بصورة تعرقل معها الحركة .

(ب) اذا كانت الشجرة تحجب رؤية اية اشارة .

(ج) اذا كانت الشجرة او الأشجار تحجب رؤية القطارات في المزلقان (الممر) او اذا كانت سكة الحديد واقعة في منعطف .

ان تقطع تلك الشجرة او ان تتصرف بها على وجه آخر مما يحول دون وقوع الخطر او مما يزيل العوائق حسبما تقتضيه الحال .

(٢) اذا كانت الشجرة التي قطعتها ادارة السكة او تصرفت فيها بمقتضى الفقرة (١) من هذه المادة قائمة قبل انشاء السكة او نصب الاشارة فيجوز للمحكمة النظامية بناء على طلب الشخص او الاشخاص ذوي المصلحة في تلك الشجرة ان تحكم بالتعويض الذي تراه معقولاً .

مراقبة البناء على الارض المجاورة للسكة وحق ازالتها

٨- يجوز للمجلس التنفيذي ان يعين بأمر يصدره بعض المناطق الخارجة عن مناطق البلدية التي لا يجوز لاي شخص ان ينشيء فيها بناء على ارض متاخمة لسكة الحديد وواقعة على مسافة ١٥ متراً من متوسط الخط الا بتفويض من ادارة السكة على ان تحدد هذه المناطق في الامر المذكور ويجوز لادارة السكة ان ترفض السماح بالبناء اذا كان يخشى ان يحجب البناء رؤية القطارات . وكل من يبني خلافاً لمنطوق الامر الصادر بمقتضى هذه المادة يُعرَّضُ بعد الادانة لدى محكمة بدائية لغرامة لا تتجاوز ٥٠ جنيهاً فلسطينياً مع ازالة البناء الذي اقامه .

الدعاوي التي تقيمها ادارة السكة الحديدية او التي تقام عليها

٩- (١) يعتبر موظف السكة الحديدية الأرفع درجة الموجود بشرق الاردن في ذلك الوقت المدعي او المدعى عليه الاسمي حسبما تقتضيه الحال في بداية دعوة تقيمها ادارة السكة الحديدية او تقام

عليها .

(٢) لا تقام دعوى على ادارة السكة الحديدية ما لم يكن قد شرع فيها خلال ستة أشهر بعد وقوع السبب في اقامة الدعوى .

ارسال تقارير بالحوادث

١٠- على ادارة سكة الحديد ان ترسل الى رئيس الوزراء تقريراً بجميع الحوادث التي تقع في اثناء نقل الركاب والبضائع على سكة الحديد اذا نشأ عنها ضرر لاحد ما في جسده او في نفسه حسب النموذج والصورة وفي الاوقات التي قد يأمر بها رئيس الوزراء .

المخالفات والعقوبات

جزاء الموظف الذي يخل بواجباته

١١- كل موظف من موظفي سكة الحديد يرفض او يهمل القيام بواجباته او يقوم بها بصورة غير لائقة يُعرَّضُ بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز ١٠ جنيهات فلسطينية فاذا كان رفض ذلك الموظف او اهماله في القيام بواجباته او قيامه بها بصورة غير لائقة قد تعرض سلامة اي مسافر او شخص موجود في سكة الحديد للخطر فيُعرَّضُ ذلك الموظف بعد الادانة للحبس مدة لا تزيد على سنتين او لغرامة لا تتجاوز ٥٠ جنيهاً فلسطينياً أو لكلتا العقوبتين .

العقوبة على الاهمال الذي يعرض الناس

١٢- كل من يقوم (عن اهمال منه او بدون عذر مشروع) بأي عمل قد يعرض سلامته او سلامة

للخطر اي مسافر او شخص موجود في سكة الحديد للخطر يُعرَّضُ بعد الادانة للحبس مدة لا تتجاوز ستة أشهر او لغرامة لا تزيد على ٥٠ جنيهاً فلسطينياً او لكلتا العقوبتين .

العقوبة القاء الاشياء على السكة

١٣- كل من يرمي حجراً او شيئاً آخر او يسبب في سقوط ذلك على اية قاطرة او قطار او عربة سكة حديد اخرى في اثناء سيرها بصورة يعرض فيها اي شخص للخطر يُعرَّضُ بعد الادانة للحبس مدة لا تزيد على السنة الواحدة او لغرامة لا تزيد على ١٠٠ جنيه فلسطيني واذا تسبب عن هذا العمل ضرر جسماني لشخص مسافر في القاطرة او القطار فلا تتجاوز عقوبة الحبس الثلاث سنوات .

عقوبة ايقاع الحادث بسبب الاهمال

١٤- كل من يسبب (بعمل غير قانوني او عدم رعاية الانظمة او اهمال) وقوع حادث لقاطرة او قطار من هذا النوع بصورة يعرض معها سلامة اي شخص مسافر فيها او فيه للخطر يعرض بعد الادانة للحبس مدة لا تتجاوز سنة واحدة او لغرامة لا تتجاوز ١٠٠ جنيه فلسطيني .

عقوبة التعرض للخط الحديدي

١٥- كل من يأتي عملاً من الاعمال التالية بدون اذن من ادارة السكة الحديدية .

(أ) يضع على سكة الحديد او من الجانب الواحد الى الآخر منها خشبة او حجراً او شيئاً آخر او

يلقيه .

(ب) يقلع اي قضيب من قضبان السكة او عارضة (فلنكة) او شيئاً آخر يخص سكة الحديد او يزيله او يفكه او يزيحه او يرخيه .

(ج) يدير اي مقص او آلة اخرى تخص سكة الحديد او يحركها او يفتحها او يحولها .

(د) يعمل اية اشارة أو نور على سكة الحديد او بالقرب منها او يظهره او يزيله او يخفيه او يعكسه .

(هـ) يقوم باي عمل او شيء يختص سكة الحديد او يسببه او يحاول القيام به بصورة تتداخل في سير سكة الحديد او تعرقلها او تعرض سلامة اي مسافر او شخص موجود فيها للخطر .

يُعَرَّضُ بعد الادانة للحبس مدة لا تتجاوز سنة واحدة او لغرامة لا تزيد على ١٠٠ جنيه فلسطيني او لكلتا العقوبتين ويدفع علاوة على ذلك التعويض عن اي ضرر يلحق بالمسافرين من جزاء عمله .

عقوبة الاضرار باملاك السكة

١٦- (١) كل من يتلف قصداً او عن اهمال منه اي قسم من عقارات سكة الحديد او اية عربة او قاطرة او اي شيء آخر وجد في عقارات السكة او اي شيء آخر تملكه او يجعله عديم الاستعمال او يعطله ومن ينقل رملا او حجارة او تراباً او اي مادة اخرى من جانبي الخط او من الجسور او العبارات

او الحيطان المبنية او الخط الحديدي او من ارض مجاورة للسكة الحديدية بصورة تعرض معها متانة الخط الحديدي للخطر ومن يقطع اشجاراً بصورة تعرض سلامة القطارات او اي شخص مسافر فيها للخطر او يلحق ضرراً بالخط الحديدي يعرض بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز ٢٠٠ جنيه فلسطيني او للحبس مدة لا تزيد على ثلاث سنوات .

(٢) كل من يربط الاسلاك او السياج المصنوعة من الاسلاك او يهدم او يتلف اي سياج او حاجز او يقوم بأي عمل يضر او يحتمل ان يضر بأي سياج او حاجز تملكه السكة الحديدية يعرض بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز ٥ جنيهات فلسطينية عن كل مخالفة .

(٣) كل من يحول قصداً اي جدول ماء او مجرى يسبب اسالة المياه بأية طريقة على السكة الحديدية او يلحق ضرراً بها بواسطة المياه على اي وجه يُعَرَّضُ بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز ٥٠ جنيهاً فلسطينياً .

(٤) كل من يكون مرتبطاً بمقاولة توريد القرميد او الخشب او الحطب وما يماثلها من المواد الى سكة الحديد او مستخدماً في توريدها ويضعها او يكومها

عن اهمال منه بصورة غير امينة او بلا اتقان وكل من يحمل بضاعة في عقارات السكة او يفرغها بصورة غير امينة او بلا اتقان مما يعرض سلامة اي قطار او من فيه للخطر يُعَرَّضُ بعد الادانة لغرامة لا تزيد على ٥ جنيهات فلسطينية .

(٥) كل من يحرث أرضاً واقعة ضمن حدود السكة او يزرعها او يغرسها او يفلحها بدون موافقة ادارة السكة يعرض بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز ٢٠ جنيهاً فلسطينياً .

(٦) كل من انشأت له ادارة السكة بابا على احد جانبي السكة الحديدية لاستعماله او لراحته ويفتح هو او شخص آخر ذلك الباب او يمر منه او يسوق من الجانب الواحد من السكة الى الجانب الآخر منها اية مواشي له عربة او اي حيوان او شيء آخر او يجرها عندما تكون القاطرة او القطار على مرآى او مسمع منه او يغفل في اي وقت اغلاق الباب وايصاده حالا بعد مروره ومرور الحيوان او العربة او الشيء الذي في عهدته من ذلك الباب يُعَرَّضُ بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز ٥ جنيهات فلسطينية .

دفع الاجور مقدماً وابراز تذاكر الركاب

١٧- (١) لا يجوز لاي كان ان يدخل اية عربة مستعملة على سكة الحديد للسفر فيها الا اذا كان

عند الطلب

قد دفع اجرة مقدماً واخذ تذكرة . ويصرف لمن يرغب في السفر بالسكة الحديدية بعد دفعه الاجرة تذكرة تبين الدرجة المسافر فيها والمحطة او المكان الذي دفع الاجرة منه واليه وعليه عند الطلب ان يبرز التذكرة لاي موظف من موظفي السكة مفوض بمعاينتها وان يسلمها عند الطلب لموظف السكة المفوض بجمع التذاكر على انه يحق لادارة السكة ان تصرف تصريحاً بالسفر او استمارة مجاناً لاي شخص او طائفة من الاشخاص بدلا من التذكرة ويعتبر هذا التصريح او الاستمارة تذكرة بالمعنى المقصود من هذه المادة .

(٢) كل من يسافر في سكة الحديد بدون تذكرة او لم يبرز تذكرة او يسلمها بالصورة المذكورة يُعَرَّضُ لدفع الاجرة عن المسافة التي قطعها مضافاً اليها غرامة قدرها ٥٠ في المئة زيادة على الاجرة العادية للدرجة المسافر بها واذا كان هنالك شك من جهة المحطة او المكان الذي ركب منه فيدفع الاجرة من المحطة او المكان الذي سافر منه القطار وكذلك عقوبة الخمسين بالمئة زيادة على الاجرة العادية للدرجة المسافر بها .

(٣) تدفع هذه الاجرة والغرامة لموظف السكة المفوض بجمع التذاكر عند طلبه ذلك مقابل

مقبوض رسمي واذا لم تدفع ينظم الموظف ورقة ضبط بواقعة الحال ويودعها اقرب قاضي صلح ليلزم الشخص ودفع الغرامة والاجرة المذكورتين بنفس الصورة كما لو كانتا غرامة مفروضة بموجب هذا القانون .

قبول اجرة السفر والشحن بموجب شروط

١٨- تعتبر اجرة السفر او الشحن المدفوعة لنقل الركاب او البضاعة او الحيوانات او الطرود او الامتعة باي قطار معين مقبولة بشرط وجود مكان في ذلك القطار للركاب او البضاعة او الحيوانات او الطرود او الامتعة المراد نقلها واذا لم يوجد مكان لجميع الركاب والبضائع والحيوانات والطرود والامتعة فيرجح اولئك الركاب الذين اخذوا تذاكر لأطول مسافة ويعامل الذين اخذوا تذاكر لنفس المسافة بحسب الترتيب الذي صرفت فيه تلك التذاكر لهم ويراعي نفس هذا الترتيب في شأن البضاعة والحيوانات والطرود والامتعة على ان يكون لجميع الضباط والجنود المسافرين باعمال رسمية وخلافهم من المسافرين في اشغال حكومة شرق الاردن واكياس البريد والمواد البريدية الافضلية على الجمهور بدون اعتبار المسافة او الترتيب الذي صرفت التذاكر بموجبه لهم .

العقوبة على الغش

١٩- كل من يغش ادارة سكة الحديد بركوبه في

السكة دون ان يدفع مقدماً الاجرة او ببقائه في اية عربة من عربات السكة او عليها متجاوزاً المحطة التي دفع الاجرة لها دون ان يدفع الاجرة عن المسافة الزائدة ويحصل على موافقة ناظر المحطة او مأمور القطار او الكمساري او مفتش التذاكر وكل من يركب في عربة او قطار في درجة اعلى من الدرجة التي حصل على تذكرة لها وكل من لم يخرج عن قصد او رفض الخروج من العربة وعقارات السكة عند وصوله الى المحطة التي دفع الأجرة للوصول اليها وكل من حوَّل تذكرة الاياب المصروفة له الى شخص آخر وكل من استعمل اية تذكرة في وقت او في قطار لا يجوز استعمالها فيه وكل من حاول باية صورة التخلص من دفع الاجرة يعرض بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز خمس جنيهات عن كل مخالفة .

مخالفات السكة

٢٠- كل من يرتكب عملاً من الأعمال التالية :

(٩) وجد في عربة او محطة او مكان آخر في عقارات السكة الحديدية في حالة السكر او تكلم كلاماً بذيئاً او مخلاً بالآداب او اتى عملاً قذراً او ارتكب فعلاً منافياً للآداب العامة في اية عربة من عربات سكة الحديد او في اي قسم من اقسام السكة او اخل براحة احد الركاب في السكة

الحـديدية قـصـداً او دون ان يكون لديه عـذر مشروع .
(ب) يكون راكـبـاً ويصـر عـلى دخـول عـربة من عـربات السكة او غـرفـة من غـرفـهـا تكامل عـدد الاشخاص المسموح بنقلهم فيها بعد ان يعترض احـد الركـاب الموجـودين في العـربة او الغـرفة على دخـوله اليـهـا او يصر عـلى دخـول عـربة او غـرفـة حفظت لشخص او اشخاص آخرين .
(ج) يدخل عربة مخصوصة او قسما من اية عربة او غرفة خصصت فقط لركوب السيدات والأولاد او لخلاف ذلك دون ان يكون لديه عـذر مع علمـه بانها محفوظة لهذا الغرض او يبقى فيها بعد ان اعلم بالغرض المخصصة له .
(د) يدخن في اي غـرفـة محـفـوظة لـغيـر المدخنين بدون مـوافـقـة الـركـاب الموجـودين مـعـه في نفس الغرفة «ان وجدوا» .
(هـ) يدخن او يبـصق في عـقـارات سكـة الحـديد حيث يمنع التدخين والبصق .
(و) يسـتـعـمـل اية وسـائل مـعـدة للمـخـابرة بين الركـاب ومسـتـخـدمي القطار الموكـول اليـهم امـر القطار او يعبث بها بدون سبب معقول او كاف .
(ز) يغلق باب اية غـرفـة من غـرف القطار او

يوصدها دون ان يكون مفوضاً بذلك .
(ح) يدخل كلباً او حيواناً آخر الى عربة الركاب بدون اذن موظف السكة الحديدية .
(ط) كان راكباً وركب في القاطرة او عربة مأمور القطار «السرفيس» او في اية عربة ليست للركاب او على السطح او السلم او الممشى او في اي قسم من اقسام عربة غير معدة للركاب بدون اذن موظف السكة الحديدية .
(ي) من كان راكباً ويدخل عربة او يخرج منها او يحاول الدخول اليها او الخروج منها في اثناء سير القطار او من غير المكان المعين لدخول الركاب وخروجهم .
(ك) يضع رجليه على المقعد في اية عربة من عربات سكة الحديد او يقف عليه .
(ل) من يكون راكباً ويجتاز السكة الحديدية في اية محطة من مكان خلاف الجسر او النفق المعد في المحطة لمرور الذين يرغبون في اجتياز السكة .
(م) من يكون مصابا بمرض سار او معد ويركب في السكة الحديدية او يحاول الركوب فيها او وجد في محطة السكة او في عقارات المحطة بدون اذن من موظف سكة الحديد .
(ن) يتخطى عقارات سكة الحديد باختياره او

وجد في احدى عربات سكة الحديد او ابنيتها بدون اذن موظف السكة الحديدية .

(س) يزيل اية لوحات او اوتاد او علامات اخرى وضعت على طول خط سكة الحديد او كانت ملاصقة له بقصد الدلالة على ذلك الخط او تخطيطه او اظهاره .

(ع) يبيع بالتجول والمناداة اية مادة في عقارات السكة الحديدية او في عربة من عرباتها دون ان يحصل مقدماً على موافقة موظف السكة الحديدية .

(ف) من كان حمالاً او سائق عربة او مركبة او حيوان للحمل ولا يطيع اثناء وجوده في محطة السكة الحديدية او ساحتها او احد عقاراتها الاوامر الصادرة اليه من اي موظف مفوض بذلك من موظفي سكة الحديد .

(ص) يصد قصداً اي موظف من موظفي سكة الحديد او يعيقه عن القيام بواجباته او يعيق قصداً اي شخص مستخدم قانوناً بمد خط سكة الحديد .

(ق) يزيل اي اعلان رسمي معلق في عربة من عربات سكة الحديد او في عقاراتها او يشوهه او يتلفه باية صورة كانت او يعلق بدون تفويض اعلانا في اي مكان في سكة الحديد .

(ر) يبيع اية مادة مخلة بالآداب او منافية للحياء او مهيجة او يوزعها في عقارات سكة الحديد او في عربة من عرباتها .

يعرض بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز ٥ جنيهات فلسطينية او للحبس مدة لا تتجاوز شهراً واحداً او لكلتا العقوبتين .

سلطة الاخراج فوراً من عقارات سكة الحديد

٢١- (١) كل من يرتكب جريمة مبينة في المادة ٢٠ او يحاول ارتكابها بعد ان انذره احد مستخدمي سكة الحديد بالكف عن ذلك يجوز اخراجه فوراً من عربة سكة الحديد او بنايتها او عقاراتها من قبل موظف سكة الحديد او احد افراد الجيش العربي .

(٢) كل من يرفض اعطاء اسمه وعنوانه عندما يطلب اليه ذلك من قبل موظف سكة الحديد لدى الاشتباه بارتكابه جريمة ما يجوز ايقافه من قبل موظف سكة الحديد الذي عليه ان يبلغ ذلك فوراً الى اقرب مخفر للجيش العربي .

نقل المواد الخطرة او المضرة

٢٢- (١) كل من ينقل في سكة الحديد مادة خطرة مضرة او يسلم مادة كهذه لنقلها في سكة الحديد دون ان يصرح كتابة تصريحاً واضحاً بماهية تلك المادة يُعَرَّضُ بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز ٥٠ جنيهاً فلسطينياً ويكون مسؤولاً عن اي خسارة او عطل او ضرر قد يتسبب عن نقل تلك البضائع في

السكة الحديدية .

(٢) يحق لاي موظف من موظفي سكة الحديد ان يرفض نقل اية امتعة او طرد يشتبه بأنه يحتوي على مادة خطرة او مضرة وان يطلب فتحه للتثبت من محتوياته واذا كان موظف سكة الحديد قد استلم الامتعة او الطرد لنقلها او لنقله في سكة الحديد فيحق لاي موظف آخر من موظفي سكة الحديد ان يوقف نقل الامتعة او الطرد الى ان يقتنع بنوع محتوياته .

جزاء من يسوق عربة على سكة الحديد

٢٣- كل من يركب قصداً عربة نقل او مركبة مهما كان نوعها ويقودها او يسوقها على سكة الحديد او يجتاز بها خط السكة الحديدية من غير المكان المعين لهذه الغاية يُعَرّضُ بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز ٥ جنيهات فلسطينية عن كل مخالفة .

مسؤلية صاحب الحيوان المعتدي

٢٤- (١) اذا وجد حيوان على سكة الحديد او في ارض تابعة لها دون ان يلازمه احد يُعَرَّضُ صاحبه بعد الادانة لغرامة قدرها ٥٠٠ مل عن كل بقرة او جاموس او ثور او جمل او حصان او بغل او حمار ولغرامة قدرها ٢٥٠ ملاً عن كل ماعز او خروف او عجل او حيوان آخر .

(٢) اذا وجد احد موظفي السكة الحديدية حيوانا

في عقارات السكة دون ان يلازمه احد فعليه ان ينظم ورقة ضبط بواقعة الحال تحتوي على اسماء الشهود ويرسلها مع الحيوان الى اقرب مخفر للجيش العربي .

(٣) اذا ثبت ان الحيوان الموجود بهذه الصورة شديد (لا يمكن ضبطه) او انه مصاب بضرر شديد فيحق لموظف السكة الحديدية ان يقتله على ان لا يحول ذلك دون مقاضاة صاحبه عن التعدي الذي اوقعه الحيوان .

(٤) اذا بيع حيوان بمقتضى هذه المادة يرد لصاحبه بناء على طلبه ما يتبقى من ثمن المبيع بعد حسم الغرامة التي تحكم بها المحكمة واي مبلغ آخر تأمر بدفعه لقاء نفقات الاعتناء بالحيوان وعلفه وبيعه .

جزاء وضع الحشيش او اية مواد قابلة الالتهاب بالقرب من السكة

٢٥- (١) كل من يضع حشيشاً او قشاً او اية مواد اخرى قابلة للالتهاب على اية ارض ضمن مساحة ٨ امتار من حدود عقارات السكة او في الاماكن التي انشأت السكة فيها على رصيف او في ثغرة ضمن مسافة ٥ أمتار من اسفل الرصيف او من رأس الثغرة حسبما تقتضيه الحال يعرض بعد الادانة لغرامة لا تتجاوز ٥ جنيهات فلسطينية عن كل مخالفة .

(٢) اذا سمح صاحب الارض الواقعة ضمن هذه

المسافة او الذي يشغلها بوضع الحشيش او القش او اية مواد اخرى قابلة الالتهاب على ارضه او تخلف عن رفع ما وضع منها على ارضه وهو عالم بذلك يعرض بعد الادانة لنفس العقوبة .

(٣) لا تطبق هذه المادة على الاحوال التي تجلب فيها المواد القابلة الالتهاب الى محطة سكة الحديد وفقا لانظمة السكة .

اعفاء ادارة سكة الحديد من مسؤولية وقوع ضرر من الشرر

٢٦- (١) لا تكون ادارة سكة الحديد مسؤولة عن اي ضرر يلحق بالمزروعات او الاراضي الزراعية من الشرر او الرماد الذي تقذفه القاطرة التي تستعمل على سكة الحديد .

(أ) اذا كانت المزروعات او الارض واقعة ضمن مساحة ٨ أمتار من حدود اي قطار للسكة الحديدية او

(ب) اذا كان الضرر قد نشأ عن ان صاحب الارض الواقعة ضمن هذه المسافة او الذي يشغلها قد زرعها او وضع عليها حشيشاً او قشاً او اية مواد اخرى قابلة للالتهاب .

(٢) لا تكون ادارة سكة الحديد مسؤولة في اية حالة اخرى عن الاضرار التي تحدث عن الشرر او الرماد المقذوف بالصورة المذكورة ما لم يثبت بان الادارة قد قصرت في اتخاذ الاحتياطات المعقولة لمنع قذفه .

(٣) تنفيذاً للغرض المقصود من هذه المادة تشمل كلمة «المزروعات» المزروعات القائمة في الارض والمحصودة . وتشمل عبارة «الارض الزراعية» المراعي والاراضي المستعملة للحراج والجنائن والمستنبتات والسياجات القائمة عليها .

القاء القبض على المجرمين

٢٧- يجوز قانوناً القاء القبض على كل من يرتكب جرماً بمقتضى هذا القانون من قبل اي موظف من موظفي السكة الحديدية او اي شخص آخر يستجد (يستنجدُ) به ذلك الموظف او اي فرد من افراد الجيش العربي . بدون مذكرة قبض ويساق كل شخص قبض عليه بالصورة المذكورة باسرع ما يمكن الى اقرب مخفر ليعامل حسب القانون .

تحديد المدة للشروع في الدعاوي والمقاضاة

٢٨- يشرع في جميع الدعاوي والمرافعات التي تقام ضد اي شخص بسبب فعل ارتكبه او قصد القيام به او اهمل ذلك بمقتضى هذا القانون خلال ثلاثة اشهر تلي تاريخ وقوع الفعل المشكو منه ما عدا المقاضاة بمقتضى المواد ١١-١٦ من هذا القانون .

﴿ نقل البضائع ﴾

اثبات فقدان البضاعة او الحيوانات الخ . . .

٢٩- اذا اقيمت دعوى على ادارة سكة الحديد بطلب التعويض عن فقدان البضاعة او الطرود او الامتعة او الحيوانات التي سلمت لادارة سكة الحديد لنقلها او عن تلفها او فسادها فالمدعي غير مكلف

باثبات كيفية فقدانها او ما اصابها من التلف او الضرر .

وعلى طالب التعويض ان يثبت بالبينة قيمة البضاعة او الطرود او الامتعة او الحيوانات ومقدار ما لحق بها من الضرر اذا كانت قد تضررت .

طلب التعويض عن الاضرار

٣٠- لا يحق لاي شخص ان ينال تعويضاً عن فقدان البضاعة او الحيوانات او الطرود او الامتعة التي سلمها لادارة سكة الحديد لنقلها او عن تلفها او فسادها الا اذا قدم طلب التعويض بنفسه كتابة الى ادارة سكة الحديد او قدمه شخص آخر بالنيابة عنه في خلال شهر واحد من تاريخ تسليمها للنقل بالسكة الحديدية . ولا يقبل اي ادعاء بعد ان تنقل البضاعة او الحيوانات او الطرود او الامتعة المدعي بضررها من ارض المحطة ويعطى موظف سكة الحديد الموكول اليه مخزن البضاعة او مكتب امتعة الركاب وصلاً صريحاً باستلامها من قبل المرسل اليه .

عدم المسؤولية اذا كانت البضائع موصوفة وصفاً غير صحيح

٣١- لا تكون ادارة سكة الحديد مسؤولة عن فقدان او تلف او فساد اية بضاعة قدم بها صاحبها او الشخص المعهودة اليه الى ادارة السكة بياناً بوصفها غير صحيح مادة اذا نشأ فقدانها او تلفها او فسادها عن عدم صحة مندرجات ذلك البيان

ولا تكون ادارة السكة الحديدية مسؤلة في اية حالة كانت عن دفع مبلغ يزيد على قيمة البضاعة اذا كانت قد قررت هذه القيمة بمقتضى الوصف المذكور في البيان الكاذب .

معالجة عدم دفع اجرة شحن البضاعة

٣٢- يحق لادارة السكة الحديدية اذا تخلف شخص عند الطلب عن دفع ما يستحق على نقل اية بضاعة ان تحجز جميع تلك البضاعة او اي قسم منها او اية بضاعة اخرى وجدت حينئذ في عقارات سكة الحديد او قد توجد بعدئذٍ في حوزتها اذا كانت البضاعة المستحق عليها الرسم قد نقلت من عقارات السكك الحديدية . ويحق لها ايضاً بعد ان تعطي ذلك الشخص اعلانا كافياً ان تبيع بالمزاد العلني مقداراً من تلك البضاعة يكفي لتحقق المبلغ المذكور المستحق دفعه واجور ونفقات حجز البضاعة وبيعها ويرد له ما يتبقى من ثمن المبيع اذا وجد هنالك زيادة والبضاعة التي لم تبع بعد خصم المبلغ المستحق دفعه والاجور والنفقات المنوه عنها من متحصلات البيع ويجوز لادارة سكة الحديد ان تحصل اي مبلغ كهذا باقامة الدعوى في المحكمة ويجوز ايضاً حجز امتعة الركاب وبيعها لعدم دفعهم الاجرة المطلوبة منهم وان تتصرف بمتحصلات بيعها كما ذكر اعلاه .

اعطاء بيان كتابي بالبضاعة عند الطلب

٣٣- على صاحب البضاعة التي نقلتها سكة الحديد او التي لم تجلب الى عقاراتها لاجل نقلها بها او على الشخص الموصى بالاعتناء بها ان يقدم الى موظف سكة الحديد عند طلبه بيانا خطياً صحيحاً موقعاً عليه منه بعدد تلك البضاعة او مقدارها او وصفها . ولا يشمل هذا النص امتعة الركاب .

العقوبة لعدم تقديم البيان او تقديم بيان غير صحيح

٣٤- اذا تخلف صاحب البضاعة او المسؤول عنها كما ذكر اعلاه عن تقديم البيان المذكور الى موظف سكة الحديد عند طلبه فانه يعرض عن كل مخالفة كهذا لغرامة لا تزيد على ٣ جنيهات فلسطينية عن كل طن واحد من البضاعة ولغرامة لا تتجاوز جنيهين فلسطيني (كذا) عن اية كمية من البضاعة تقل عن الطن .

طلب رد الزيادة واجرة الشحن

٣٥- لا يحق لاي شخص ان يسترد اية زيادة من الاجرة تقاضتها منه ادارة سكة الحديد عن نقل بضاعته او حيواناته او طروده او امتعته ما لم يقدم اليها طلباً خطياً بذلك خلال ١٢ شهراً من تاريخ استلام البضاعة او الحيوانات او الطرود او الامتعة من السكة الحديدية .

احكام مختلفة

صلاحية المجلس التنفيذي في وضع

٣٦- يجوز للمجلس التنفيذي ان يضع انظمة بشأن اي امر ينشأ بموجب هذا القانون وله ان يغيرها

الانظمة ويلغيها .

يجوز ان تنص اية انظمة على فرض عقوبات على الاشخاص الذين يخالفون احكامها .

تعليق القانون والنظام في محطات السكة

٣٧- يعلق هذا القانون واية انظمة تصدر بموجبه بصورة دائمة وفي مكان ظاهر في محطات سكة الحديد ويعتبر كل من يدخل عقارات السكة الحديدية بانه قد المّ بمضمون القانون والانظمة عند ثبوت تعليقها حسب الاصول .

عدم جواز القبض على موظفي السكة في بعض الظروف

٣٨- لا يلقى القبض على موظف السكة الحديدية او مستخدميها اثناء قيامه فعلا بواجباته الى ان يتمكن المدير العام من ايجاد بديل له ما لم يكن ذلك الموظف او المستخدم متهماً بجناية .

تحصيل الغرامة لا يجحف في تحصيل الاجرة والعطل

٣٩- تحصيل الغرامة عن اية مخالفة نص عليها في هذا القانون لا يجحف بحقوق ادارة السكة الحديدية في تحصيل اية اجرة او عطل .

تعرض الشخص بموجب هذا القانون لا يؤثر في تعرضه للمحاكمة بموجب قانون الجزاء

٤٠- ان تعرض اي شخص للمحاكمة بموجب هذا القانون لا يؤثر في تعرضه للمحاكمة على نفس الفعل بموجب احكام قانون الجزاء بشرط ان لا يعاقب مرتين على الجرم نفسه .

الغاء

٤١- يبطل العمل بشرق الاردن بانظمة السكة الحديدية العثمانية المؤرخة في ٣٠ أيار سنة ١٢٨٣ .

عملاً بالمادة (٣٩) من القانون الأساسي ينشر فيما يلي مشروع قانون سرقة مواد السكة الحديدية وسيحال هذا المشروع - بعد ان يمضي على نشره شهر واحد - على المجلس التشريعي لينظر فيه :

مشروع

قانون سرقة مواد السكة الحديدية لسنة ١٩٣٠*

١- يسمى هذا القانون قانون سرقة مواد السكة الحديدية لسنة ١٩٣٠ .

٢- تعني عبارة (مواد السكة الحديدية) في هذا القانون اي قسم من شريط السكة الحديد ويشمل ذلك قضبان وفلنكات وجهازات السكة الحديد . تشمل كلمة (متصرف) القائم مقام ومحافظ العاصمة .

٣- على كل من وجد في حوزته بتاريخ العمل بهذا القانون اية مادة من مواد السكة الحديدية ان يقدم خلال شهر من ذلك التاريخ استدعاء الى المتصرف يبين فيه كمية مواد السكة الحديدية التي في حوزته ونوعها وكيفية استعمالها اذا كانت مستعملة وعلى المتصرف ان يتثبت من صحة البيانات التي جاءت في الاستدعاء .

٤- مواد السكة الحديدية التي اعطيت البيانات عنها الى المتصرف بمقتضى احكام المادة السابقة وكانت منظمة بصورة دائمة الى اي بناء او انشاء آخر بتاريخ نفاذ هذا القانون يسمح ببقائها لدى الشخص الذي وجدت في حوزته وتدون هذه البيانات بكاملها في سجل خاص من قبل المتصرف . اما سائرمواد السكة الحديدية فتصادر وتسلم الى ادارة سكة الحديد الحجازية .

٥- كل من وجدت في حوزته بعد انتهاء المدة المذكورة في المادة ٣ من هذا القانون مادة من مواد السكة الحديدية يعرض نفسه بعد الادانة لغرامة لا تزيد على ٥٠ جنيها فلسطينياً او للحبس مدة لا تتجاوز ستة أشهر او لكلتا العقوبتين الا ان تكون تلك المواد قد دونت في السجل الذي يحفظه المتصرف بمقتضى احكام هذا القانون.

٦- لا يطبق حكم هذا القانون على مواد السكة الحديدية التي تخص سكة حديد للدكوفيل (كذا).

* نشر مشروع هذا القانون بالجريدة الرسمية لأمارة شرق الاردن في العدد رقم ٢٥٦ الصادر في عمان في ٣ ذو القعدة سنة ١٣٤٨ الموافق ١ نيسان سنة ١٩٣٠.

الفصل الثالث

من أوراق الديوان الملكي الهاشمي العامر

ملف رقم ٢٨/١٤

محتويات الفصل الثالث/ من اوراق الديوان الملكي الهاشمي العامر

تقرير حول مشروع إعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي إلى المدينة المنورة

المراحل التحضيرية لمشروع إعادة بناء الخط الحديدي بين معان والمدينة المنورة

بتاريخ ١ آب ١٩٤٦ عقد مؤتمر المواصلات في صوفر بناء على دعوة الجامعة العربية وانتهت أعمال هذا المؤتمر بتكليف الدول العربية التي يمر الخط في أراضيها بدراسة حول هذا الخط ووضع اتفاق بينها لاعادة تسييره . ثم عقد اجتماع بين مندوبي الأردن وسوريا والسعودية في دمشق بتاريخ ١٨ نيسان ١٩٤٧ وتم الاتفاق المعروف باتفاق ١٨ نيسان ١٩٤٧ حيث أقرت الأطراف المعنية **وحدة الخط ووقفيته** . وتوقفت الاجتماعات والدراسات اثر حرب فلسطين عام ١٩٤٨ واستمر هذا التوقف الى أن بادرت حكومة المملكة العربية السعودية بالدعوة الى متابعة الأبحاث فعقد مؤتمر الرياض في كانون ثاني ١٩٥٤ وتم الاتفاق بموجبه على السير وفقاً لاتفاق نيسان ١٩٤٧ .

نصت المادة (٦) من البروتوكول رقم ١ من اتفاق الرياض على تشكيل لجنة تنفيذية تتولى اتخاذ جميع الاجراءات الكفيلة بتنفيذ المشروع .

اعدت شركة «**ايركس**» الاميركية الدراسات والمخططات اللازمة لاعادة تسيير المشروع وطرح المشروع في مناقصة عالمية عام ١٩٥٧ غير ان هذه المناقصة لم تسفر عن نتيجة ايجابية . اعيد طرح العطاء عام ١٩٦١ وقامت اللجنة التنفيذية بالتعاون مع شركة «**بيكر**» الاستشارية الالمانية بدراستها ونتيجة لذلك رست المناقصة على شركة الشيخ محمد بن لادن بالاشتراك مع شركة «**ماروبين**» اليابانية ، الا ان خلافا وقع بين

الشركتين المذكورتين حال دون تقديمها كفالة حسن الأداء الأمر الذي اضطر اللجنة التنفيذية إلى اعتبارهما مقصرتين ومستنكفتين عن تنفيذ الالتزام وصودرت الكفالة المقدمة من قبلهما ومقدارها (٩٠٠,٠٠٠) تسعمائة ألف ليرة سورية ومن ثم اعلنت اللجنة التنفيذية عن مناقصة جديدة رسا التعهد بنتيجتها على شركتي مارتن «كاولي» المحدودة «والدرتون» كونستراكشن وستمنستر ليمتد البريطانيتين وابرم العقد معهما بتاريخ ١٩٦٣/١٢/٦ . ومن الجدير بالذكر ان التقارير التي وردت من البنوك البريطانية بتقييم الشركتين من حيث وضعهما المالي وكفاءتهما كانت مشجعة للغاية ، الامر الذي لم يترك لدى اللجنة شكاً بمقدرتها على تنفيذ التزامهما بموجب العقد وقد كفل بنك القاهرة عمان الشركة المذكورة لدى اللجنة التنفيذية بمبلغ (٤,٠٠٠,٠٠٠) أربعة ملايين ليرة سورية .

- قيمة العقد بموجب الاتفاق مع الشركة المذكورة هي ٧,٧٠٨,٣١٥ ديناراً أردنياً وهذا المبلغ لتغطية نفقات إعادة بناء الخط الحديدي الحجازي بين معان والمدينة المنورة فقط والبالغ طوله ٨٤٤ كيلومتراً . أما المشاريع المتممة له (مشروع الاشارات ، الخط الهاتفي ، المشاغل ، القاطرات ، العربات ، تقوية الخط بين معان ودمشق) فقد اجل النظر فيها الى ان تتم دراساتها التفصيلية ونفقاتها التقديرية .
- مدة التنفيذ بموجب العقد الأساسي ٩١٣ يوماً شمسياً متتالية بما فيها أيام العطل الاسبوعية والأعياد .
- طريقة الدفع تدفع اللجنة التنفيذية (الممثلة للدول الثلاث المشتركة

في المشروع) ثلث قيمة العقد نقداً لقاء كشوف شهرية لقيمة الأعمال المنجزة بالاضافة الى الـ ١٠٪ التي دفعتها اللجنة سلفة للمتعهد عند توقيع العقد وينظم بالثلثين محسوماً منهما سلفة الـ ١٠٪ المذكورة سندات مؤجلة تدفع عنها فائدة قدرها ٢/١ ٥٪ سنوياً .

- تضمن العقد مع الشركة المذكورة نصاً يلزمها بالتعهد مع شركة «تومس سومرسن» البريطانية كمتعهد فرعي للتمديد بحيث تتولى مسؤولية تركيب مد القضبان الحديدية بعد ان تقوم الشركة المتعهدة بانجاز جميع الأعمال التأسيسية (المادة ١٢ من العقد الأساسي) . ونتيجة لتأخر كل من الأردن وسوريا بتقديم الكفالات المصرفية المطلوبة بموجب العقد تأخر المتعهد في المباشرة بتنفيذ المشروع ، ثم سويت هذه المشكلة بالملحق رقم (٢) لعقد ١٩٦٣/١٢/٦ باعتبار مدة الـ ٩١٣ يوماً تبدأ بـ(٢٨ آذار ١٩٦٥) وان تؤخر تواريخ الأقساط المؤجلة الدفع والمعينة بالملحق رقم (١) لمدة تساوي عدد الشهور التي تأخر فيها مباشرة العمل وذلك بعد ان قدمت الحكومات الثلاث كفالة بالمبالغ المؤجلة الدفع المترتبة عليها وتبلغ ٤٫٣٦٩٫٠٠٠ (أربعة ملايين وثلاثمائة وتسعة وستين ألف) دينار اردني مقسمة على الدول الثلاث بالتساوي على البنوك التالية :-

١- بنك «اوف اميركا» الكفالة رقم ٢٠٢٠٥ تاريخ ٢٧ كانون ثاني ١٩٦٥ (الجانب الأردني) .

٢- بنك «اوف اميركا» الكفالة رقم ٢٠٣٥٧ تاريخ ٥ آذار ١٩٦٥

(الجانب السوري) .

٣- «فيرست ناشيونال بنك» الكفالة رقم سي . سي ١٧٣٨١ تاريخ ١ آذار ١٩٦٥ (الجانب السعودي) .

- **الهيئة العليا للخط الحديدي الحجازي**

بتاريخ ١٥ شباط ١٩٦٥ واثر اجتماع عقده وزراء المواصلات والنقل في عمان تم تشكيل هيئة عليا للمشروع بموجب اتفاقية ١٥ شباط ١٩٦٥ المصدقة بمقتضى القانون الأردني المؤقت لعام ١٩٦٥ والمرسوم التشريعي السوري رقم ٦٩ تاريخ ١٩٦٥/٣/٢٥ والمرسوم الملكي السعودي رقم م/٥ تاريخ ١٣٨٥/٣/٢٢هـ وقد حلت الهيئة العليا محل اللجنة التنفيذية وعينت مجلس ادارة ومديراً للاشراف على تنفيذ المشروع . وبتاريخ ١٩٦٦/٥/٢٧ صدر الاتفاق الموحد جامعاً كافة الاتفاقات والبروتوكولات والملاحق المتعلقة بالخط الحديدي الحجازي وصُدق هذا الاتفاق من قبل حكومات الدول الثلاث . وقد تضمن هذا الاتفاق نصوصا **تؤكد وحدة الخط ووقفيته وتعهد حكومات الدول الثلاث بالمحافظة على حقوقه واملاكه وامتيازاته في اراضي كل منها كما تلتزم بتمويل مشروع إنشاء الخط من معان الى المدينة المنورة وتغطية نفقاته المقدرة بموجب البروتوكول رقم (٦) تاريخ ١٩٦٣/١١/١٧ وتتعهد بتغطية جميع النفقات اللازمة لاعادة تسييره بين دمشق والمدينة المنورة . ولدى نهاية العمل في المشروع تنشأ ادارة استثمار مشتركة من قبل الدول الثلاث ويسلم المشروع لهذه الادارة لاستثماره .**

– سير العمل في المشروع

كان سير العمل في المشروع منذ البداية بطيئاً ومتعثراً لاسباب متعددة بعضها سببه عدم كفاءة المتعهد من ناحية وبطء اللجنة التنفيذية في البت في الامور واصدار القرارات من ناحية ثانية نظرا لطبيعة تشكيلها وكونها مؤلفة من عدد كبير من ممثلين عن الدول الثلاث يتأثر كل منهم بعوامل مختلفة بالاضافة الى ظروف العمل القاسية في الصحراء وعلى امتداد ٨٤٤كم في عدة ورشات الا ان العمل في المشروع أصبح شبه مشلول في أواسط عام ١٩٦٥ وقد تبين ان ذلك مرده وقوع شركة «مارتن كاولي» المتعهد) في عسر مالي أدى الى تعيين «بنك لويدز» البريطاني لادارة أعمالها وتصفيتها .

لذا فقد توقفت اللجنة التنفيذية عن تثبيت اية طلبية من طلبيات توريد المواد المنصوص عليها في العقد وعهدت الى لجنة حقوقية مالية لدراسة وضع المتعهد من الناحيتين القانونية والمالية وتقديم التوصية اللازمة للاجراءات الواجب اتخاذها حياله وانتهت اللجنة المذكورة بتوصية تقضي بتوجيه اخطار للمتعهد باعتباره مقصراً .

نتيجة لذلك اجتمعت الهيئة العليا في عمان وبحثت الوضع من جميع جوانبه ورغبة منها في عدم فسخ العقد مع المتعهد لاسباب متعددة ، قررت تجديد التعاقد مع الشركة المذكورة بعد ان اجرت تعديلاً لأوضاعها وذلك بتأسيس شركة جديدة مستقلة مركزها عمان سجلت في وزارة الاقتصاد تحت اسم شركة (مارتن كاولي ريلوي كونستراكشن كومباني ليمتد) وفصلت أعمال مشروع اعادة تسيير الخط عن سائر أعمال الشركة الرئيسية في بريطانيا وانضم الى مجلس ادارتها عناصر

جديدة منهم السيد اسعد حيدر شكري الذي اصبح ممثلا للشركة في العقد وتعهدت الشركة الجديدة بتحمل جميع الالتزامات المترتبة على شركة كاولي القديمة بموجب عقد ٦ كانون أول ١٩٦٣ وملاحقه وحلت محلها جميع ما لها من حقوق وما عليها من التزامات مع ضمان موجودات الشركة الجديدة تماما من دائني شركة كاولي في المملكة المتحدة وبذلك تكون حقوق الادارة محمية بالابقاء على الضمانات المعطاة من بنك القاهرة عمان سارية المفعول وتعهده بتقديم الأموال الاضافية اللازمة لتسيير الأعمال وذلك بموجب اتفاق بين الهيئة العليا والمتعهد الجديد بتاريخ ٢٢ أيار ١٩٦٦ .

وضع شركة تومس سمرسون البريطانية

بعد ان قامت شركة «كاولي» الجديدة بتطهير جهازها القديم وشراء المعدات والآليات اللازمة للتنفيذ استأنفت العمل في المشروع بوتيرة أفضل من السابق ، وعندما حل موعد تمديد القضبان الحديدية من قبل شركة سمرسون التي الزم المتعهد الرئيسي بالتعاقد معها ايضا وفقا لاتفاقية ٢٢ أيار ١٩٦٦ تبين ان شركة سمرسون عاجزة عن القيام بالتزاماتها فلم يكن لديها الجهاز الفني اللازم لتنفيذ التزامها التعاقدي ، ونتيجة التحريات التي جرت لمعرفة الوضع الحقيقي تبين ان شركة تومس سمرسون التي كانت تتمتع عام ١٩٦٣ بشهرة عالمية وكفاءة ممتازة قد تبدلت بتبدل الأشخاص المشرفين عليها وانها تواجه وضعا ماليا سيئا وعجزا في الكفاءات الامر الذي لا يؤهلها للقيام بالالتزام المترتب عليها بموجب العقد المبرم بينها وبين شركة مارتن كاولي ريلوي كونستراكشن (الجديدة) مما حدا بالهيئة العليا السماح للمتعهد الرئيسي

بفسخ العقد مع شركة سمرسون والبحث عن شركة مؤهلة .

ونتيجة لنشوب حرب حزيران المشئومة وما تبعها من مضاعفات وأوضاع صعبة سادت المنطقة ، لم تكن مهمة المتعهد بالتعاقد مع شركة جديدة سهلة واستمرت محاولاته مدة تزيد على عام توفق بعدها بالتعاقد مع شركة «شندلي» الفرنسية لتمديد القضبان كما اتفق مع شركة «جسمار» الفرنسية على توريد آليات التمديد وعلى توريد ست قاطرات ديزل الكترك (بلغت قيمة هذه الآليات والقاطرات ما يزيد على مليون ديناراً اردنياً) «كذا» .

نتيجة للتعقيدات والمشاكل التي واجهت المشروع بسبب افلاس شركة «مارتن كاولي» القديمة ووضع شركة تومس سمرسون تأخر سير العمل في المشروع كثيرا وبالتالي تأخر تنفيذ المشروع عن الموعد الذي كان مقرراً له سابقاً وهو ٣١ آذار ١٩٦٨ ، لذا فقد استوجب الامر اجتماع الهيئة العليا والمتعهد لتدارس أسباب التأخير ومسؤولية التأخير . وقد اخذت الهيئة العليا بعين الاعتبار الصعوبات التي يواجهها المتعهد واهمها الظروف التي سادت المنطقة بعد حرب حزيران ١٩٦٧ وافلاس شركة تومس سمرسون وعدم تمكنها من قيامها بالتزاماتها فاعطي المتعهد مهلة اضافية لتنفيذ المشروع بموجب اتفاقية ٢١ تشرين اول ١٩٦٨ وذلك بصرف النظر عن تحديد مسؤولية التأخير والآثار التعاقدية التي اجل البت فيها الى ما بعد نهاية العمل في المشروع سواء بالتراضي أو باللجوء الى التحكيم . اما موعد نهاية العمل في المشروع بموجب الاتفاقية المذكورة فهو آذار ١٩٧١ وفي الوقت نفسه رتبت هذه

الاتفاقية ضمانات مالية مؤقتة على المتعهد لصالح الادارة وذلك بتجميد دفع مليون دينار (نقدا وسندات) من استحقاقات المتعهد عن كشوف أعماله وتوريداته اثناء مد سير العمل على ان يعاد النظر بهذا البند اذا ما تأكد للهيئة العليا ان المتعهد يسير في عمله سيراً حسناً ووفقاً لبرامج التنفيذ المقررة وعلى الاخص لحين البدء في تمديد القضبان الحديدية . وبذلك فان الادارة كانت وما زالت مضمونة من الناحية المالية والتعاقدية ولديها أموال مجمدة للمتعهد وكفالات مصرفية واقتطاعات تزيد على حقوقها التعاقدية .

- سير العمل في المشروع في الوقت الحاضر

لقد تحسن سير العمل في المشروع تحسنا ملموسا واصبح المتعهد في وضع يبعث على الاطمئنان ولدينا ـــــ انه سينفذ المشروع في وقت يقارب الوقت المحدد بموجب اتفاقية ٢١ تشرين اول ١٩٦٨ اذا ما سارت الامور على ما هي عليه في الوقت الحاضر .

تم حتى الآن انجاز ما يقارب ٦٠٪ من مجمل اعمال المشروع التي تتألف بالاضافة الى اعمال تمديد القضبان من اعمال ترابية وبناء جسور وعبارات ومحطات وآبار مياه وتسوية نهائية واعداد بلاست (بحص لفرشه فوق ترابية الخط) مع العلم بأن هذه الأعمال تزيد بشكل ملحوظ عن الكميات المتعاقد عليها بموجب العقد وقد قاربت على الانتهاء . وبوشر منذ حوالي ثلاثة أشهر بتمديد العوارض والقضبان بواسطة شركة شندلي الفرنسية وتم تمديد حوالي ٦٠ كيلومترا حتى الآن ومن المنتظر زيادة معدل التمديد اليومي للقضبان بأطوال تتراوح بين

١-٢ كيلومترا وذلك بعد ان استكمل المتعهد استيراد آليات التمديد وبعد ان تصل القاطرات التي تعاقد على شرائها الى موقع العمل .

الوضع المالي للمشروع لغاية ١٩٦٩/٦/٣٠ مرفقا بجدول يبين سير العمل في المشروع لغاية ١٩٦٩/٧/١ .

أولا : الواردات :

تم توقيع بروتوكولات متعددة تم بموجبها رصد مبالغ لتمويل هذا المشروع وجمعت هذه البروتوكولات في الاتفاق الموحد المبرم بين الدول الثلاث في عام ١٩٦٦ والذي نصت المادة الثامنة منه على رصد مبلغ /٩٨/ مليون ليرة سورية كما تعهدت الدول بموجبه بتغطية جميع النفقات الأخرى اللازمة لاصلاح الخط واعادة تسييره بين دمشق والمدينة المنورة .

وندرج فيما يلي الواردات المتحققة على اختلاف أنواعها :

ليرة سورية	
٢ر٠٠٠ر٠٠٠	تبرع جلالة ملك المملكة العربية السعودية
٠٤١ر٢٠٥	المحول من اللجنة الناظرة في اصلاح الخط
٦ر٠٠٠ر٠٠٠	فوائد وارباح ناتجة عن مبيع دفاتر الشروط والغرامات
٥ر١٠٠ر٠٠٠	قيمة حديد خردة متوقع بيعه ،
١٣ر١٤١ر٤٠٥	**المجمـــوع**

ما قبض من الدول لانجاز المشروع

٣٠٠ر٠٠٠ ل.س دفعة أولية بمعدل /١٠٠/ ألف ليرة سورية من كل دولة

٢٤ر٠٠٠ر٠٠٠ ل.س دفعة ثانية بمعدل /٨/ مليون ليرة سورية من كل دولة

۱۹٫۰۸۰٫۰۰۰ ل .س دفعة ثالثة بمعدل /٦٠٠/ ألف دينار «كذا» من كل دولة

٤٣٫٦٩۰٫۰۰۰ ل .س كفالات مقدمة للمتعهد بمعدل ١٫٤٥٦٫٣٣٤ جنيه استرليني من كل دولة

۸۷٫۰۷۰٫۰۰۰

١٠٠٫٢١١٫٤٠٥ المجموع

مما ورد أعلاه يتبين ان الادارة استلمت مبلغ ٨٧٫٠٧٠٫٠٠٠٫٠٠ ليرة سورية فقط من أصل مبلغ الـ/٩٨/ مليونا المرصودة بموجب الاتفاق الموحد ، واذا تم قبض الرصيد البالغ /١٠٫٩٣٠٫٠٠٠٫٠٠/ ليرة سورية بالتساوي من الدول الثلاث فان مجموع الواردات يصبح (١١١٫١٤١٫٤٠٥٫٠٠/ ليرة سورية) .

ثانيا – النفقـــــات

قامت الادارة بتلزيم مشروع الدراسة الى شركات اجنبية قدمت هذه الأخيرة دراستها ومشروع العقد والخرائط وبموجبه تم التعاقد مع شركة بيكر للمراقبة ثم انيط الاشراف بعد ذلك بالمكتب الفني التابع لادارة المشروع .

وقد تم تلزيم العقد في البداية الى شركة «بن لادن» و«ماروبيني ايدا» اليابانية ثم شركة «مارتن كاولي» و«الدرتون» التي تم معها توقيع العقد مع ملحقه رقم (١) بتاريخ ١٩٦٣/١٢/٦ .

واستنادا لذلك ندرج فيما يلي النفقات التي ترتبت بموجب العقد الاساسي والملاحق كما ندرج المبالغ التي دفعت عن الدراسة والمراقبة للشركات الاجنبية ، لاعطاء الصورة الحقيقية للمشروع قدر المستطاع :

المبلغ

دينار اردني .

٧٫٧٠٨٫٣١٥ العقــد الأساسي

٣٦٦٫٣٠٠ عقــد اللحام

٣٠٫٠٠٠ تسوية بموجب الملحق رقم (٢) وذلك كتعويض على المتعهد نتيجة التأخر بتقديم الكفالات تم الاتفاق عليه مصالحة .

١٫١٦٢٫٥٠٠ اعمال اضافية وزائدة موافق عليها .

٦٠٠٫٠٠٠ فوائد مقدر دفعها على المبالغ المؤجلة .

٩٫٨٦٧٫١١٥ **المجمـــوع**

يضـــاف اليها

٣٧٧٫٠٦٦ دينار نفقات دراسة ومراقبة مدفوعة .

٤٣٫٩٥٨ دينار اصلاح القاطرات والشاحنات .

٨٫٧٧٥ دينار قيم موجودات .

٤٢٩٫٧٩٩

١٠٫٢٩٦٫٩١٤ المجموع ويعادل ١٠٩٫١٤٧٫٣٠٠ ليرة سورية .

ملاحظـــات

١- ان النفـقـات المذكـورة أعـلاه تمثل تكاليف العـقـد الاساسي مع الاعمال الزائدة والاضافية الموافق عليها من قبل الهيئة العليا دون ان يدخل في ذلك المشاريع المتممة .

٢- اذا قورنت النفقات والايرادات عندما يتم استلام رصيد مبلغ الـ ٩٨

مليون ليرة سورية من الحكومات الثلاث فانها تعتبر متقابلة تقريبا .

ثالثا - استحقاقات وانجازات المتعهد

لقد قام المتعهد بتنفيذ أعمال تقع ضمن العقد واعمال أخرى زائدة واضافية تم الاتفاق عليها في ١٩٦٨/١٠/٢١ و١٩٦٩/٢/١٩ .

وفيما يلي بيان ما تم دفعه عن الاعمال والمواد :-

دينار اردني (نقدا وسندات)

٢٫٠٠٧٫٦٩٣	قيمة اعمال ضمن العقد بما في ذلك الزيادة المسموح بها .
٦٠٢٫٥٦٣	قيمة اعمال زائدة واضافية
٣٫٦٠٧٫٨٣٥	قيمة توريدات
٢٩٦٫٢٧٠	فوائد على المبالغ المؤجلة - دفعت بشكل سلف .
٦٫٥١٤٫٣٦١	**المجمـــــوع**

ويتبين من ذلك ان الرصيد المتبقي لانهاء العقد هو :-

٩٫٨٦٧٫١١٥ - ٦٫٥١٤٫٣٦١ = ٣٫٣٥٢٫٧٥٤ دينار .

الضمانات المأخوذة من المتعهد

لقد قدم المتعهد كفالة حُسن الاداء بمبلغ أربعة ملايين ليرة سورية بكفالة بنك القاهرة عمان لامر الهيئة العليا وبالاضافة للكفالة المذكورة نورد فيما يلي بيانا بالمبالغ المحجوزة من المتعهد .

دينار

٢٦١٫٠٢٥	توقيفـــــــــات .
٢١٦٫٩٢٢	المحجوز عن الأعمال الاضافية والزائدة بمعدل ٤٠٪

٤٤٫٠٧٩ المحجوز احتياطياً عن المواد المستعملة .

٥٢٢٫٥٢٦ المجمــــوع

كما انه قدم كفالة لقاء سلفة الانطلاق الممنوحة له والبالغ رصيدها حالياً بحوالي مائتي الف دينار بكفالة بنك القاهرة عمان .

موضوع الكفالات والسندات

لقد اصدرت كل من الحكومات الثلاث كفالة دولية بمبلغ /١٫٤٥٦٫٣٣٤/ جنيه استرليني ضمانا لدفع المبالغ المؤجلة من العقد ويبلغ مجموعها ٤٫٣٦٨٫٩٩٦ جنيه استرليني وقد حررت على هذه الكفالة سندات بنفس القيمة تستحق على ستة اقساط سنوية متساوية اعتبارا من ١٩٦٨/٤/١ وحتى نهاية ١٩٧٣/٤/١ ويبلغ القسط السنوي /٧٢٨٫١٦٦/ جنيه استرليني .

وقد بلغ مجموع السندات المفرج عنها للمتعهد حتى الآن /٣٫٤٩٨٫٢٥٠/ جنيه استرليني وبذلك يبلغ الرصيد غير المفرج عنه حتى الآن /٨٧٠٫٧٤٦/ جنيه استرليني - هذا من ناحية اجمالية أما بالنسبة للحكومة الاردنية فنلخص الوضع كما يلي :

١- لقد دفعت الحكومة الاردنية للادارة حتى الآن مبلغ /١٫٤١٠٫٠٠٠/ دينار اردني (مليون واربعمائة وعشرة الاف دينار اردني) نقداً .

٢- قدمت كفالة دولية بمبلغ /١٫٤٥٦٫٣٣٤/ جنيه استرليني حررت عليها سندات بالحصة الاردنية تدفع على ستة أقساط سنوية بمعدل

٢٤٢ر٧٢٢ سنويا اعتبارا من ١٩٦٨/٤/١ وحتى نهاية ١٩٧٣/٤/١ .

٣- يبلغ رصيد التزام الاردن من مبلغ الـ٩٨ مليون ليرة سورية المنصوص عنها في الاتفاق الموحد حوالي ثلاثمائة الف دينار، علما بان المشاريع المتممة وموضوع الزيادة الطارئة في المواد تستدعي رصد مبالغ أخرى .

جدول يبين سير العمل في المشروع لغاية تاريخ ١٩٦٩/٧/١

رقم العمل	نوع العمل	الكمية المطلوبة	الكمية المنجزة	الكمية المتبقية	النسبة المتبقية	ملاحظات
١-	الاعمال الترابية					علما بأن اطوال كمية من التسوية قد خربت من جراء مرور السيارات والشاحنات عليها .
	أ - قطع وردم	٢٤١٣٣٠٠م٣	٢٠٥٢٥٠٠م٣	٣٦٠٨٠٠م٣	١٥٪	
	ب - تسوية غير	٨٤٥كم	٧٥٠كم	٩٥كم	١١٪	
	منتهية	٨٤٥كم	٦٠٠كم	٢٤٥كم	٢٩٪	
٢-	أعمال البالاست : تجميع	٨٤٥٠٠٠م٣	٤٢٥٠٠٠م٣	٤٢٠٠٠٠م٣	٤٩٪	
*	أعمال تمديد الخط					
	أ - تمديد	٨٤٥كم	٥٤كم	٩٧١كم	٩٤٪	
	ب - ضبط أولي	٨٤٥كم	٣٠كم	٨١٥كم	٩٦٪	
٤-	أعمال الجسور	٨٤٥كم	٧٣٠كم	١١٥كم	١٤٪	
٥-	أبنية المحطات	٢٥ محطة	٩ محطة	١٦ محطة	٦٤٪	علما بان التسع محطات المنجزة غير منتهية ١٠٠٪ لوجود بعض النواقص .
٦-	آبار المياه	١٤ بئر	٩ بئر	٥ بئر	٣٦٪	

(*) لا يوجد تسلسل (٣) اصلاً في الوثيقة .

ان ما سبق ذكره سواء في المقدمة او عن الاعمال المنجزة او الوضع المالي يمثل رأي الادارة من ناحية والارقام المسجلة بدفاتر الدائرة المالية بغض النظر عن الملابسات التي رافقت وما زالت ترافق سير العمل والخلافات التي لا حصر لها بين الادارة والمتعهد وتحفظات المتعهد فيما يتعلق بمطالباته سواء كانت تتعلق بكميات الاعمال المنجزة او ما حجزته وتحجزه الادارة من استحقاقاته سواء بموجب العقود او بتصرف وحيد الجانب من قبل الادارة ولا بد لاعطاء صورة أكثر وضوحا من الاطلاع على مطالبات المتعهد وتحفظاته وكميات انجازاته وهذا ما نوضحه فيم يلي :

تحفظات المتعهد بالنسبة للكميات المنجزة والمطالبات المستحقة :

١- جدول سير العمل في المشروع لغاية ١٩٦٩/٧/١ بين الكميات التي تم انجازها من المتعهد دون تفريق بين الكميات الواردة في العقد الاساسي مع المتعهد وما تم انجازه من اعمال زائدة واضافية على العقد وبذلك فان نسبة ما تم انجازه وما تبقى بموجب كشف الادارة لا يمثل الواقع من الناحية التعاقدية والمدة اللازمة لتنفيذ العقد وهذا ما يوضحه الكشف التالي :

جدول يبين سير العمل في المشروع لغاية تاريخ ١٩٦٩/٧/١

(معد من قبل ادارة المتعهد)

رقم العمل	نوع العمل	الكمية المطلوبة حسب العقد	الكمية المنجزة حسب العقد	الكمية المتبقية حسب العقد	النسبة المتبقية	القيمة بالعقد	القيمة المنجزة حسب العقد	القيمة المنجزة ضمن ٣٠٪	القيمة المنجزة + عن ٣٠٪	القيمة المنجزة اعمال اضافية
١-	الاعمال الترابية					د . اردني	د . اردني	د . اردني	د . اردني	د . اردني
	أ – قطع وردم	١٦٧٥٠٠٠م٣	١٥٠٦١٧٥م٣	١٦٨٨٢٥م٣	٪١٠	٨٣٧٥٠٠	٧٥٣٠٨٨	٣٤٧٣٨	–	–
		٨٤٥كم	٧٥٣كم	٩٢كم	٪١١					
	ب – التسوية	٨٤٥كم	٦٨٣كم	١٦٢كم	٪١٩					
٢-	اعمال البلاست									
	أ – تجميع	٨٤٥٠٠٠م٣	٤٣٥٠٠٠م٣	٤١٠٠٠٠م٣	٪٤٨	١٢٦٧٥٠٠	٤٧٨٩٩٣	–	–	–
٤-	اعمال تمديد الخط									
	تمديد	٨٤٥كم	٥٢كم	٧٩٣كم	٪٩٤	٤٢٩٠٠٠	١٨١٦٩	–	–	–
٥-	اعمال الجسور	٨٤٥كم	٧٢٨كم	١١٧كم	٪١٤	٦٩٩٦٦٨	٢٧١٧٣٩	٧١١٦٠	٦٢٨٨١٥	٦٠٧٩٣
٦-	ابنية المحطات	٢٥ محطة	١٠ محطات	١٥ محطة	٪٦٠	٢٦٠٨٦٥	٣٧٩١٩	٥٨٥	٣٢١	٤٧٠٠
٧-	آبار المياه	١٤ بئر	٩ آبار	٥ آبار	٪٣٦	٣٦٠٠٠	١١٦٤١	–	–	٢١٣٩

بالاضافة الى ذلك فان المبالغ المدفوعة للمتعهد من قبل الادارة (نقدا وسندات) والمبينة في (تقرير الادارة عن الوضع المالي لغاية ١٩٦٩/٦/٣٠ ص٨ منه) وهي ٢٫٠٠٧٫٦٩٣ دينارا قيمة أعمال ضمن العقد وزادة ٣٠٪ و ٦٠٢٫٥٦٣ دينارا قيمة أعمال زائدة واضافية لا تعطي الصورة الحقيقية للمبالغ المستحقة للمتعهد، ذلك لأن الادارة تدفع للمتعهد في معظم الأحوال عن الأعمال المنجزة انجازاً تاماً من ناحية فنيّة يقررها المدير العام، انما هنالك أعمال تم انجازها ورأى السيد المدير العام عدم دفع قيمتها كاملة لعدم وجود (تحليل اسعار) في العقد الاساسي لوحدات العمل واجزاء الوحدة.

تبين من دراسة كشوف المتعهد عن هذه الأعمال المنجزة والتي لم يقبض قيمتها وفقا للعقد للأسباب الواردة اعلاه ، انه يطالب الادارة بمبلغ ٤٥٣٫٤٣٣ دينارا وبذلك فان المبلغ الموازي لقيمة الأعمال ضمن العقد والزائدة والاضافية التي تمت فعلا تحت تاريخ ١٩٦٩/٧/١ هي : (٢٫٠٠٧٫٦٩٣+٦٠٢٫٥٦٣)+٤٥٣٫٤٣٣ لم تدفع بعد=٣٫٠٦٣٫٦٨٩ ديناراً .

مطالبات المتعهد عن الأعمال التي تم انجازها ولم يقبض قيمتها كاملة وفقا للعقد

(الكشف مقدم من قبل المتعهد)

الأعمـــــال الترابيـــــــة

النقطة الكيلومترية	الطـــول بالكم	نسبة الكميات المنجزة والمدفوعة للمتعهد	نسبة الكميات المنجزة وغير مدفوعة للمتعهد	القيمة غير المدفوعة بالدينار
٤٩١-٥٧١ ايركس	٨٠	٪٦٠	٪٤٠ تعادل	٢٦٧٢٧
٥٧١-٥٨٦ ايركس	١٥	٪٤٠	٪٦٠ تعادل	٦٣٢١
٥٨٦-٦٠٢ ايركس	١٦	٪٤٥	٪٥٥ تعادل	١٠٣٥٤
٦٠٢-٦٢٣ ايركس	٢١	٪٧٠	٪٣٠ تعادل	٦٦١٩
٦٢٣-٦٤٧ ايركس	٢٤	٪٨٥	٪١٥ تعادل	١٧٠٦
٦٤٧-٦٧٠ ايركس	٢٣	٪٧٠	٪٣٠ تعادل	٣٢٨٧
٦٧٠-٦٧٧ نهائي	٧	٪٧٠	٪٣٠ تعادل	٢١١٤
٦٧٧-٧٥٩ نهائي	٨٢	٪٨٥	٪١٥ تعادل	١٤٤٧١
٧٥٩-٨٨٨ نهائي	١٢٩	٪٧٠	٪٣٠ تعادل	٣٠٠٢٧
١٠٥٠-١١٧٣ ايركس	١٢٣	٪٧٥	٪٢٥ تعادل	٣٥٣١٩
١٠٠٧-١٠٥٠ ايركس	٤٣	٪٧٠	٪٣٠ تعادل	١٣٩٤٥
٩١٦-٩٣٨	٢٢	٪٧٠	٪٣٠ تعادل	١٤٩٣٣
	٥٨٥	المجـــــــمــــــــوع		

قطع وردم اضافي

النقطة الكيلومترية	الطـــــول بالكم	نسبة الكميات المنجزة والمدفوعة للمتعهد	نسبة الكميات المنجزة وغير مدفوعة للمتعهد	القيمة بالدينار
٥٧٢-٥٨٦	١٤	٤٠٪	٦٠٪ تعادل	٦٧٢٦
٥٨٧-٦٠٢	١٥	٤٠٪	٦٠٪ تعادل	٥٩٤٦
٦٠٣-٦٦١	٥٨	٧٠٪	٣٠٪ تعادل	٥٩٢٤
٦٦٢-٦٧٠	٨	٧٠٪	٣٠٪ تعادل	١٣٢٣
٨٤٩-٨٨٨	٣٩	٠٠	١٠٠٪ تعادل	٢٣٥٩٥
	١٣٤	المجمـــوع		

ملحوظة / تم استقطاع ١٠٪ عن كل المبالغ المدفوعة فعلاً .

البلاســــــــــــت

الكمية المنجزة	نسبة الكميات المنجزة والمدفوعة للمتعهد	نسبة الكميات المنجزة والغير مدفوعة للمتعهد	القيمة بالدينار
٢٤٠٠٤٢	٥٠٪	٥٠٪ تعادل	١٨٠٠١٨

ملحوظة / تم استقطاع ١٠٪ عن كل المبالغ المدفوعة فعلاً .

أعمـــــــــال تمديد الخــــــط

النـــــــوع	الكميـــــة	نسبة الكميات المنجزة والمدفوعة للمتعهد	نسبة الكميات المنجزة والغير مدفوعة للمتعهد	القيمة بالدينار
تمديد قضبان	٥٢كم	٧٠٪	٣٠٪ تعادل	٧٧٨٧
تمديد خطوط اجتناب	٨ قطع	٧٠٪	٣٠٪ تعادل	٤٨٠
قطع قضبان	١٣١٥٤ قطعة	٠٠	١٠٠٪	٦٥٧٧
ازالة القضبان القديمة	٣٧٢٨٧كم	٠٠	١٠٠٪	٢٢٣٧٢

ملحوظة / تم استقطاع ١٠٪ عن كل المبالغ المدفوعة فعلاً .

المواد في الموقـــــــــــع

٨ انش تغليف نحاسي للآبار ٨٠٤ متر طولي ٠٠ ١٠٠٪ تعادل ٦٩٨٧

مختلفـــــــــــة

تبطين فلاذي (كذا) بداخل البئر ٦٢م مربع ٠٠ ١٠٠ تعادل ٣٧٥

الآبـــــــــار

بئر المعظم	٢٦٠م طول	٠٠	١٠٠٪ تعادل	٩٤٠٠
مضخة رافعة	١ عـــــدد	٠٠	١٠٠٪ تعادل	٦٠٠٠

القطع الصخري

قطع صخري كم

٤٩٥-٥١٧	١٣٠٠م مكعب	٠٠	١٠٠٪ تعادل	٢٦٠٠

ازالة الرمـــــــال

ترونشية في ١ لكم	٥٨٤	٣٠٠٠م٣	٠٠	١٠٠٪ تعادل	١٥٠٠

المجموع الكلي ٤٥٣٤٣٣ دينار اردني

الخلافات القائمة بين الادارة والمتعهد والتي تترتب عليها نتائج مالية سواء على الادارة او على المتعهد

١- الخلاف على التاخير الحاصل في تنفيذ العقد وما يتبع ذلك من غرامات وقيمة اضرار. أُجل البت في هذا الموضوع حتى نهاية تنفيذ المشروع، فاما ان يحل بالتفاوض المباشر او باللجوء الى التحكيم في (لاهاى) وذلك وفقا لنصوص اتفاقية ١٩٦٨/١٠/٢١.

٢- تجميد المدفوعات بنسبة ٤٠٪ من قيمة الاعمال الزائدة والاضافيه بموجب اتفاق ١٩٦٨/١٠/٢١ موضوع الخلاف يتعلق بتفسير نصوص العقد فاذا لم تتمكن الهيئة العليا من حلهِ في الاجتماع القادم فان المتعهد ربما يلجا الى التحكيم وما زال الموضوع قيد البحث لدى الادارة.

٣- مطالبة المتعهد بتعويضه عن الفروق الناتجة عن تخفيض الاسترليني. لم يبت بهذا الخلاف من حيث المبدأ، يمكن معالجة الموضوع بالتفاوض بين الهيئة العليا والمتعهد او اللجوء للتحكيم.

٤- حسم كامل قيمة المواد المستعملة من قبل المتعهد والعائدة لادارة المشروع (قضبان، عوارض، بلاست) استخدمها المتعهد بانشاء خطوط فرعية مؤقتة لتسهيل حركة القاطرات والشاحنات، المبلغ المحسوم من استحقاقات المتعهد هو ٠٧٩و٤٤ دينارا اى كامل قيمة هذه المواد. ذلك بالاضافة :-

٥- مطالبة المتعهد بكامل الفوائد المستحقة له عن المبالغ المؤجلةِ الدفع،

اذ ان الادارة تدفع له حاليا جزءا منها على شكل سلفة الى ان يبت بالموضوع نهائيا ، وهذا يتعلق بنتيجة البت بالخلاف حول التاخير في تنفيذ العقد .

٦- خلافات اخرى تتعلق بالظروف القاهرة وامور فنية لا تزال معلقة .

المشاريع المتممة لمشروع اعادة بناء الخط الى المدينة المنورة

من المعلوم ان اعادة بناء الخط الى المدينة المنورة بقصد تشغيله تتطلب انجاز عدد من المشاريع الملازمه والتي لا يمكن تشغيله دون تحقيقها وهذه المشاريع هي التالية :-

اولا - مشروع المواصلات السلكية (ما يترتب على ادارة المشروع)

ثانيا - الادوات المحركة او المتحركة مع الورشات اللازمة وقطع التبديل .

ثالثا - نظام الاشارات .

رابعا - المستودعات .

خامساً - تقوية الخط القديم القائم حاليا بين معان ودمشق ليصل الى مستوى مواصفات الخط الجديد .

لقد اعدت الدراسات التفصيلية لجميع هذه المشاريع كما اعدت دفاتر شروط عطاءاتها وكل تأجيل في تنفيذها يعني تاجيل تشغيل الخط واستثمارة بعد موعد اتمام بنائه في ١٩٧١/٣/٣١ . لقد تحملت ادارات المشروع في سبيل اعداد دراسات هذه المشاريع جهدا كبيرا ومبالغ من المال غطيت من مخصصات المشروع ، واذا ما عدنا الى

الاتفاق الموحد المبرم بين حكومات الدول الثلاث المشتركة في المشروع نجد نصوصا تلزمها باعادة بناء المشروع وجميع متمماته اللازمة لتشغيله . ولكل مشروع من المشاريع الخمسة المذكورة اعلاه مشاريع بديلة ، القصد من اعدادها تخفيض الكلفة الى اقل حد ممكن وافساح المجال للاختيار وفقا للامكانات التمويلية المتوفرة لدى حكومات الدول المشتركة في المشروع كما استخدمت الادارة عددا من الخبراء الاجانب للمساهمة في اعداد دراسات ومواصفات هذه المشاريع وساهمت الخطوط الحديدية الهندية بتقديم مساعدات مشكورة في هذا المضمار .

طرحت هذه المشاريع على جدول اعمال الهيئة العليا في جميع الاجتماعات التي عقدتها سابقا وكان مصيرها التاجيل نظرا لعدم التاكد من الموعد النهائى لاكمال بناء الخط ، وقد طالب معالي وزير مواصلات المملكة العربية السعودية في اجتماع الهيئة العليا (الذي عقد في عمان خلال شهر تشرين اول ١٩٦٨) بتأجيل النظر في هذه المشاريع الى ما بعد الانتهاء من بناء الخط ، الا ان الجانب السوري كان وما زال يلح على ضرورة البت في هذا الموضوع واقرار المشاريع وطرح عطاءاتها ورصد المبالغ اللازمة لها في اقرب وقت ممكن .

لقد اصبح موعد الانتهاء من اعمال بناء الخط شبه مؤكد ، ولم تبق اية عثرات جدية ملحوظه تمنع المتعهد من تنفيذ التزامه التعاقدي ، وصار الجانب السوري اكثر الحاحا على ضرورة اتخاذ قرار بخصوص المشاريع المتممة وقد وجه وزير المواصلات السوري مؤخراً عدة دعوات لكل من وزير النقل الاردني ووزير النقل السعودي لعقد اجتماع عاجل

في دمشق الغاية الرئيسية منه كما اعتقد التاكد من موقف كل من الجانبين الاردني والسعودي بخصوص المشاريع المتممه ومدى استعدادهما لرصد الاموال اللازمة لها .

ولابد لي هنا من الاشارة الى مشروع المواصلات السلكية نظرا لما لهذا المشروع من اهمية خاصة .

كان مشروع المواصلات السلكية عند توقيع العقد مع المتعهد بتاريخ ١٩٦٣/١٢/٦ يقتصر على حاجات الخط الحديدى فقط ولحظ (كذا) (رُصد) له مبلغ نصف مليون دينار تقريبا وعندما درس وزراء مواصلات الدول الثلاث الموضوع بتاريخ ١٩٦٥/٢/١٠ اخذوا بعين الاعتبار توصية الاتحاد العربي للمواصلات السلكية والاسلكية المنبثق عن الجامعة العربية والقاضية بضرورة الافادة من الشبكة الخاصة بالخط الحديدى الحجازي لتامين المخابرات الهاتفية الدولية بين الاقطار الثلاث ومخابرات الترانزيت للدول الاخرى المجاورة ، لما في ذلك من اختصار للنفقات وتحقيق اتصال مباشر وضروري بين الدول الثلاث وجدوى اقتصادية بيّنة .

فانتقل المشروع من اطار ادارة مشروع الخط الحديدى الحجازي ليشترك في اعداد مواصفاته فنيون من ادارات البرق والبريد في الدول الثلاث واعدت مواصفات المشروع نهائيا على اساس اقامة خط (كابل محورى) بين دمشق والمدينة المنورة عبر المملكة الاردنية الهاشمية ، ورسمت الاسس الفنية والمالية والقانونية لوضع هذا الخط كمشروع مشترك بين ادارة مشروع الخط الحديدى الحجازى ووزارات المواصلات في كل من الدول الثلاث وقدرت قيمة المشروع بـ (٢٥٫٥٠٠٫٠٠٠)

مليون ليرة سورية تدفع مناصفة بين كل من الادارة المشتركة لاعادة تسيير الخط الحديدى الحجازى (تدفع كل دولة ثلث النفقات المترتبة على الادارة المشتركة) وبين وزارات المواصلات في الثلاث (تدفع كل منها مبلغا نسبيا يعادل طول الخط المار في اراضي كل منها) .

وقد وافق الجانبان الاردني والسوري مبدئيا على هذا المشروع بمواصفاته المذكورة وعلى مشروع الاتفاقية وطلب الجانب السعودي (معالي وزير المواصلات) امهاله لاخذ موافقة الحكومة السعودية الا اننا لم نتلق اية اجابه نهائية من قبل الجانب السعودي حتى الان .

بعد هذه اللمحة الموجزة عن المشاريع المتممة لمشروع اعادة تسيير الخط واللازمة فعلاً لتشغيله واستثمارة ندرج فيما يلي كشفين :- الكشف الاول يتعلق بنفقات العقود المبرمة مع الزيادات المتوقعة على الاعمال والتوريدات والكشف الثاني بالنفقات اللازمة للمشاريع المتممة والتي ستتحملها حكومات الدول الثلاث فيما اذا قررت السير في المشروع حتى النهاية مع جميع متمماته ومن هذين الكشفين تتبين الالتزامات المترتبة على كل دولة ، ما دفعته فعلا وما رصدته وما ينبغي رصده مستقبلا :-

اولا- نفقات العقود المبرمة مع الزيادات المتوقعة على الاعمال والتوريدات لمشروع اعادة بناء الخط

دينار اردني	
٧٫٧٠٨٫٣١٥	قيمة العقد الاساسي مع المتعهد وقد رصدت الأموال اللازمة لها من قبل الحكومات الثلاث

وانفق القسم الاعظم منها (الملحق رقم١) .

٣٦٦٫٣٠٠	عقد لحام القضبان
٦٠٠٫٠٠٠	الفوائد على المبالغ المؤجله .
٣٠٫٠٠٠	المبلغ المتفق عليه كتسوية بموجب الملحق رقم (٢) دفعته ادارة المشروع للمتعهد بسبب تاخرها في اصدار الكفالات المطلوبة للمتعهد .
٣٧٧٫٠٦٦	ما تم دفعه قيمة دراسات ومراقبة .
١١٦٢٫٥٠٠	للأعمال الزائدة والتي طرأت اثناء تنفيذ المشروع ووافقت الهيئة العليا على رصد الاموال اللازمة لها .
٣٫٥٥٣٫٣٠٠	مواد جديدة قضبان حديدية وعوارض وقطع ولوازم تثبيت لمسافة حوالي (٤٠٠) كيلو متر (لم تبحث الهيئة العليا هذا الموضوع بعد ولم تتخذ بصدده قرارا ما) .
٢٨٢٫٠٠٠	نفقات الادارة عن الاعوام المقبلة مع الاشراف وقيمة الدراسات .
٤٣٫٩٥٨	اصلاح القاطرات .
٨٫٧٧٥	موجودات .
١٤٫١٣٢٫٢١٤	**المجمـــــــوع**

ثانيا- المشاريع المتممة لمشروع اعادة اصلاح الخط واللازمة لتشغيله واستثماره والتي لم تبت الهيئة العليا بها بعد ولم ترصد لها النفقات اللازمة .

دينار اردني	
١٬٢٢٢٬٤٠٠	مشروع المواصلات السلكية (مايترتب منها على ادارة المشروع الثلاثية)
٣٬٧٦٠٬٠٠٠	الادوات المحركة والمتحركة والورشات اللازمة وقطع التبديل الضرورية .
١٬٢٢٢٬٤٠٠	مشروع الاشارات .
٢٨٢٬٠٠٠	المستودعات .
١٬٨٨٠٬٠٠٠	تقوية الخط ما بين دمشق ومعان .
٤٧٠٬٠٠٠	نفقات اشراف ومراقبة .
٨٬٨٣٦٬٨٠٠	**المجموع**

ملاحظـــــة :-

لدى المشروع موجودات (وهي القضبان الحديدية والعوارض وقطع التثبيت القديمة والمنزوعة من الخط وتقدر قيمتها بحوالي مليون دينار اردني .

هذا ولابد من الاشـــارة الى مـــبلغ ٣٬٥٥٣٬٣٠٠ دينار الواردة في الكشف الاول قيمة مواد جديدة (قضبان حديدية وعوارض وقطع ولوازم تثبيت) والذي ينتظر ان تتخذ الهيئة العليا بصدده قرار ما لدى اجتماعها القادم بغض النظر عن موافقتها او عدم موافقتها على المباشرة بالمشاريع المتممة والبالغ قيمتها ٨٬٨٣٦٬٨٠٠ دينار .

لدى طرح العطاء الاساسي لمشروع اعادة تسيير الخط وبناء على الدراسات التي قدمت من قبل الشركات الهندسية الاستشارية (شركة

آريكس الاميريكية ، وشركة كورت بيكر الالمانية وشركة توماس سمرسون) قدرت المواد القديمة الصالحة لاعادة استعمالها في المشروع بحوالي (٤٠٠)كيلومتر من القضبان والعوارض وقطع التثبيت الا ان هذه الدراسات على ما يبدو لم تكن مبنية على اساس تصنيف حسي للمواد القديمة وقد بنت شركة «ايركس» تقديراتها هذه عام ١٩٦٣ قبل فك القضبان واثناء وجود معظمها مدفونه بالرمال ، الا ان ادارة المشروع عادت مؤخرا واجرت تصنيفا جديدا لهذه المواد بعد نزعها وتنضيدها في مواقع مختلفة لكي تتاكد من صحة التقارير القديمة وقد اجرى التصنيف من قبل فنيين يمثلون شركة شندوليه الفرنسية والمكتب الفني التابع لادارة المشروع والمتعهد شركة مارتن كاولي وشارك في العملية ايضا بصورة مستقلة خبراء من الخطوط الحديدية الهندية وقد ظهرت نتيجة التصنيف الاخير بتاريخ ١٩٦٩/٥/١ وكانت مذهلة حقا اذ تبين ان المواد الصالحة للاستعمال من القضبان القديمة لا تتجاوز عشرين كيلو مترا فقط ، لذا فقد بادر مجلس الادارة الى رفع الموضوع الى اعضاء الهيئة العليا لدراسته والعمل على رصد اعتمادات اضافية تقدر بـ(٥و٣) ملايين دينار ونصف لشراء حوالي (٤٠٠) كيلومتر من القضبان الحديدية وعوارض وقطع تثبيت لاكمال المشروع الاساسي (ايصال الخط الى المدينة المنورة) عدا المشاريع المتممة .

ونتيجة لذلك وبسبب هذه النفقة الاضافية الكبيرة وغير المتوقعة تباحث كل من معالي وزير النقل السابق مع معالي وزير مواصلات المملكة العربية السعودية اثناء اجتماعهما في البحرين في شهر تموز الماضي واوضح وزير مواصلات المملكة العربية السعودية ان حكومته ربما

لا توافق على دفع ما يترتب عليها من هذه النفقة الاضافية او النفقات المطلوبة لبناء المشاريع المتممة التي سبق ذكرها لعدم توفر الاموال اللازمة لذلك من ناحية ، وعدم قناعة الحكومة السعودية بالجدوى الاقتصادية للمشروع من ناحية ثانية . وعرض على معالي وزير النقل الاردني فكرة السير في المشروع فقط في حدود المواد المتوفرة حاليا (القضبان والعوارض الجديدة وتكفي لمسافة ٣٨٠كم فقط من اصل ٨٤٤كم) وتجميد المشروع بعد ذلك بعد ذلك الى اجل غير محدد وتعويض المتعهد عن جميع الاضرار التي تلحق به نتيجة هذا التجميد وفسخ العقد ، وطلب الى معالي وزير النقل الاردني ايصال اقتراحه هذا الى الحكومة الاردنية ودراسة الموضوع وموافاته بموقف الحكومة الاردنية قبل اجتماع الهيئة العليا المزمع عقده ربما خلال شهر ايلول القادم وذلك للاستشارة برأى الحكومة الاردنية قبل عرض اقتراحه على حكومته التي على ما يبدو تؤيد وجهة نظره بهذا الخصوص .

هذا ولابد هنا من عرض وجهة النظر والتنسيبات العامة التالية التي تلخص :-

اولا- وضع المشروع بالنسبة للمملكة الاردنية الهاشمية .

ثانيا- الاثار المالية والتعاقدية التي تترتب على حكومة المملكة الاردنية الهاشمية في حالتي الاستمرار في المشروع او ايقافه عند حد معين .

ثالثا- مقترحات بديلة لاقتراح معالي وزير مواصلات المملكة العربية السعودية في ضوء المصلحة الاقتصادية للمملكة الاردنية

الهاشمية .

على ضوء ما ورد آنفا وما تضمنه الكتاب المقدم لمعاليكم وازاء الطلب الذي تقدم به معالي وزير المواصلات السعودي ببحث موضوع تجميد المشروع بعد انجاز اعمال تمديد القضبان والعوارض الجديدة التي تم استيرادها (اى ما يغطي مسافة (٣٨٠) كيلومتر من معان الى الجنوب في الاراضي الاردنية والسعودية) اوجز لمعاليكم خمسة مقترحات تتعلق بمختلف الاحتمالات التي يمكن بحثها بهذا الخصوص فيما يتعلق بوضع المشروع ومستقبله انطلاقا من الاتفاقات المبرمة بين حكومات الدول الثلاث والعقود القائمة مع المتعهد وفي ضوء مصلحة (كل) بلد (كذا) مع الاخذ بعين الاعتبار المبادىء العامة حول المشروع ، ولذا من الضروري ايجاز البحث فيما يلي :-

اولا- مبادىء ومطالعات عامة حول المشروع .

ثانيا- الاحتمالات المختلفة لمصير المشروع وهي ·-

١- تنفيذ المشروع بكامله مع جميع متمماته .

٢- بناء الخط كاملا حتى المدينة المنورة وتأجيل او تجميد المشاريع المتممة .

٣- السير في المشروع الى الموقع الذى تنتهي اليه اعمال تمديد القضبان والعوارض الجديدة والجاهزة (مسافة ٣٨٠كم من معان الى الجنوب) والتوقف عند هذا الحد وفسخ العقد وتجميد المشروع .

٤- السير في المشروع الى مدينة تبوك فقط مع المشاريع المتممة المبسطة الضرورية لتشغيل الخط .

٥- السير في المشروع حتى محطة حطية فقط (اى الجزء المتمم لخط سكة حديد العقبه) .

مبادىء ومطالعات عامه

من المعلوم ان مشروع اعادة تسيير الخط الحجازي لم يخرج الى حيز التنفيذ الا بعد مخاض طويل الامد لفكرة اعادة بناء الخط الى المدينة المنورة ، اشترك فيها الى جانب حكومات الدول الثلاث المشرفة حاليا على تنفيذه الرأى العام العربي والإسلامي وكذا جامعة الدول العربية .

وقد اختمرت هذه الفكرة وتبلورت دون الاخذ بعين الاعتبار الجدوى الاقتصادية للمشروع او النفقات التي تترتب على الحكومات المعنية مقابل انشائه ، لا ولا فكرة الربح او الخسارة كانت بالحسبان ، فالدافع الروحي الديني ، كان الحافز الاول والاخير للبدء في المشروع ، هذا ولا بد ان البعض كانت تساورهم قناعة بان هذا المشروع سيعمل على تنمية العلاقات الاقتصادية ويزيد الروابط الاجتماعية بين البلدان الثلاث (كذا) .

الا ان هذه الفكرة -فكرة اعادة بناء الخط- قد صيغت ضمن اطار قانوني توضحه بنود اتفاقات ابرمت بين حكومات الدول الثلاث وهي :-

أ - اتفاقية ١٨ نيسان سنة ١٩٤٧ التي اقرت بموجبها الاطراف المعنية

وحدة الخط ووقفيته .

ب- اتفاقية الرياض عام ١٩٥٤ التي كرست اتفاقية ١٨ نيسان ورسمت الخطوط العامة لتنفيذها .

ج- بروتوكولات وملاحق للاتفاقيتين آنفتي الذكر .

د - اتفاقية عمان/١٥ شباط / ١٩٦٥ .

هـ - الاتفاق الموحد لاعادة تسيير الخط الحديدى الحجازى وادارته واستثماره (اتفاقية ٢٧/ايار/ ١٩٦٦) وقد جمع هذا الاتفاق ونسق ما ورد في الاتفاقات والبروتوكولات والملاحق السابقة وشكلت بموجبه الهيئات اللازمة لانجاز المشروع واستثماره كما حدد الشخصية القانونية للمشروع والالتزامات المترتبة على الدول الثلاث واكد تعهد حكومات الدول الثلاث باكمال المشروع وجميع متمماته واقامة ادارة موحدة لاستثماره .

الى جانب الالتزامات المترتبة على حكومات الدول الثلاث المعنية بموجب الاتفاقات آنفة الذكر هنالك طرف آخر هو المتعهد شركة مارتن كاولي ريلوي كونستراكشن ليمتد اند الدرتون والتي هي في الواقع شركة اردنية باشخاصها واموالها ، بينها وبين الهيئة العليا الممثلة لحكومات الدول الثلاث عقود واتفاقات تتضمن حقوقا والتزامات على كل من الجانبين .

لذا ومما ورد اعلاه فان ايقاف المشروع او تجميده ، او عدم إنجازه واتمامه نهائيا ، او الاتفاق على الغاء الاتفاق الموحد ، او فسخه من

جانب واحد ، او فسخ العقد مع الشركة (المتعهد) كل ذلك تترتب عليه التزامات ومسؤليات مالية وحقوقية لابد من اخذها بعين الاعتبار ودراستها باناة وتبصر .

لذا فلابد من بحث الحالات الخمس انفة الذكر واية اقتراحات اخرى يمكن ان تبرز نتيجة دراسة هذا التقرير او نتيجة المباحثات الثنائية من الجانب السعودي قبل اجتماع الهيئة العليا القادم .

الحالة الاولى - تنفيذ المشروع بكامله مع جميع متمماته ولهذه الحالة جانبان :-

أ- تنفيذ العقد القائم بين الهيئة العليا والمتعهد من اجل اصلاح واعادة الخط بين معان والمدينة المنورة شاملا للمتممات المبسطة الواردة فيه وهذا يتطلب النفقات التاليه :-

١٤٫١٣٢٫٢١٤	دينارا اردنيا نفقات العقود المبرمة مع الزيادات المتوقعة على الاعمال والتوريدات (يتضمن هذا المبلغ قيمة المواد الجديدة المطلوبة المقدرة :- ٣٫٥٥٣٫٣٠٠ دينارا نتيجة التصنيف الذى تم مؤخرا للمواد القديمة المنزوعة من الخط) .
٤٨٫٢٣٥	دينارا اردنيا - مشروع الاشارات المبسط .
٥٤١٫٧٠٠	دينارا اردنيا - مشروع التلفونات .
١٤٫٧٢٢٫١٤٩	دينارا اردنيا -
١٠٫٧٠٠٫٠٠٠	دينارا اردنيا - الأموال المرصودة للمشروع من قبل الدول الثلاث .

٤٫٠٢٢٫١٤٩ دينار اردنيا ما ينبغي رصده من قبل حكومات الدول الثلاث لتنفيذ العقد القائم حاليا كما هو مبين اعلاه .

ب- تنفيذ الاتفاق الموحد مع متمماته وفقا لتوصيات ادارة المشروع .

درست ادارة المشروع المواصفات القديمة للمشاريع المتممة ورأت انها لاتفي بالغرض كما ونوعا وبعد ان استعانت بدراسات لخبراء اجانب اوصت باجراء تعديلات للمشاريع المتممة وذلك ليمكن تشغيل واستثمار الخط بشكل افضل واسلم واوفر اقتصاديا في المدى البعيد مع زيادة عدد الادوات المحركة والمتحركة (قاطرات عربات) .... الخ . وذلك يتطلب النفقات التالية/ .

دينار اردني	
١٤٫١٣٢٫٢١٤	نفقات العقود المبرمة حاليا مع الزيادات المتوقعة على الاعمال والتوريدات .
١٫٢٢٢٫٤٠٠	مشروع المواصلات السلكية (ما يترتب منها على الهيئة العليا) .
٣٫٧٦٠٫٠٠٠	الادوات المحركة والمتحركة والورشات اللازمة وقطع التبديل .
١٫٢٢٢٫٤٠٠	مشروع الاشارات .
٢٨٢٫٠٠٠	المستودعات .
١٫٨٨٠٫٠٠٠	تقوية الخط ما بين دمشق ومعان .

٤٧٠،٠٠٠	نفقات اشراف ومراقبة .
٢٢،٩٦٩،٠١٤	**المجمـــــــوع**
١٠،٧٠٠،٠٠٠	الامـوال المرصـودة للمشـروع من قبـل الدول الثلاث .
١٢،٢٦٩،٠١٤	ديناراً اردنيا ما ينبغي رصده من قبل حكومات الدول الثلاث لتنفيذ الاتفاق الموحد كما هو مبين اعلاه .

ملاحظـــــــة :-

موقف ممثلي الجانب السوري كما نعتقد هو التاكيد على تنفيذ المشروع ومتمماته وفقا للمواصفات انفة الذكر وهم يلحون حاليا على ضرورة عقد اجتماع الهيئة العليا بالسرعة الممكنة لطرح الموضوع على بساط البحث ويؤكدون استعداد الحكومة السورية لتحمل الالتزامات المالية التي تترتب نتيجة ذلك .

اقرار المشاريع المتممة وفقا للمواصفات انفة الذكر يرتب على كل حكومة من حكومات الدول الثلاث رصد اموال جديد يبلغ حوالي اربعة ملايين دينار اردنيا اما الجدوى الاقتصادية سلبا او ايجابيا التي تترتب نتيجة تنفيذ المشروع سواء وفقا للحالتين أ ، ب اعلاه فمن المستحسن مناقشتها شفويا اثناء دراسة التقرير .

الحالة الثانية- بناء الخط كاملا حتى المدينة المنورة وتأجيل او تجميد المشاريع المتممة :

قبل ان يبرز موضوع النفقات التي تترتب على شراء مواد جديدة (قضبان وعوارض . . الخ) نتيجة التصنيف الاخير للمواد القديمة كانت الهيئة العليا تطلب الى ادارة المشروع العمل على ايصال الخط الى المدينة وتؤجل النظر في المشاريع المتممة ، وكان معالي وزير المواصلات السعودي بشكل خاص يطلب باستمرار تاجيل النظر في موضوع المشاريع المتممة الى ما بعد ايصال الخط الى المدينة .

في هذه الحالة فان النفقات المطلوبة لبناء المشروع بعد اضافة قيمة المواد الجديدة التي لابد من شرائها تبلغ (١٤٫١٣٢٫٢١٤) دينارا اردنيا اى بزيادة قدرها ٣٫٤٣٢٫٢١٤ دينارا اردنيا على الاموال المرصودة للمشروع والموافق عليها من قبل حكومات الدول الثلاث .

الا ان ايصال الخط الى المدينة المنورة فقط دون بناء المشاريع المتممة على الاقل في وقت مناسب وضمن ادنى المواصفات لا يعني شيئا سوى الناحية الدعائية ، فاذا ما ترك الخط دون تشغيل واستثمار وصيانة مستمرة فانه - وهذا أمر بدهي - يصبح عرضةً للخراب فضلا عن عدم استطاعة الدول الثلاث تحقيق النفع العام الذي كان هدفها من اعادة بناء الخط وهو تسهيل وتذليل مشكلة نقل الحجاج المسلمين بأرخص الأجور مع تأمين الراحة لهم وتنظيم قوافلهم ومعاملاتهم ، ولست ارى كما اعتقد اى مبرر للاستمرار بالانفاق على بناء الخط الى المدينة دون البت في موضوع المشاريع المتممة - على الاقل الضروري منها - لتشغيله واستثماره وانجازها في الوقت المناسب . هذا مع العلم ان الوقت اصبح متأخرا بما لا يقل عن عام بالنسبه لاهم هذه المشاريع ،

وفيما اذا وافقت الدول الثلاث على المشاريع المتممة منذ الان وطرحت عطاءاتها فان تنفيذها سيتأخر حوالي عاما كاملا عن موعد ايصال الخط الى المدينة المنورة .

الحالة الثالثة :- السير في المشروع الى الموقع الذى تنتهي اليه اعمال تمديد القضبان والعوارض الجديدة والجاهزة حاليا في الموقع (اى مسافة (٣٨٠) كم من معان الى الجنوب) والتوقف عند هذا الحد وفسخ العقد مع المتعهد وتجميد المشروع .

وهو الاقتراح الذى عرضه معالي وزير مواصلات المملكة العربية السعودية على معالي وزير النقل الاردني لنقله الى الحكومة الاردنية ولمعرفة رايها بهذا الخصوص .

هذا الحل ، كما نعتقد يعني عمليا الغاء المشروع اما النتائج المالية التي تترتب عليه فهي كما يلي :-

دينار اردني	
٦٫٥١٤٫٣٦١	مبالغ انفقت لغاية ١٩٦٩/٧/١ (نقدا وسندات لقاء اعمال وتوريدات) .
٢٦١٫٠٢٥	توقيفات (١٠٪ مبالغ تستحق للمتعهد) .
٢١٦٫٩٢٢	اموال جمدت من استحقاقات المتعهد بمعدل ٤٠٪ وفقا لاتفاقية ١٩٦٨/١٠/٢١ .
٤٤٫٠٧٩	مبالغ محجوزة من استحقاقات المتعهد مقابل استعماله مواد تعود لادارة المشروع .
٤٥٣٫٤٣٣	اعمال منفذة من قبل المتعهد لم تدفع له

قيمتها بعد .

٦٠٠,٠٠٠	فوائد عن المبالغ مؤجلة الدفع للمتعهد .
٨,٠٨٩,٨٢٠	**المجمـــــــوع**
	يضاف الى المبلغ اعلاه
٢١٠,٠٠٠	الامـوال اللازمـة لتـمـديد السكة مـسـافـة (٣٨٠)كم .
٣٠,٠٠٠	مواد يجب استيرادها .
٩٠,٠٠٠	ابنية محطات .
١٥,٠٠٠	خزانات مياه .
١٢٧,٠٠٠	نفقات ادارية .
٨,٥٦١,٨٢٠	**المجمـــــوع**

مع العلم ان هذه الحالة تتطلب فسخ التعهد مع المتعهد ويكون للمتعهد بموجب العقد الحق بطلب تعويض عن الاعمال التي لم تنجز يقدر بحوالي (٩٠٠,٠٠٠) دينارا اردنيا كحد ادنى (هذا المبلغ وفقا لتقديرات المتعهد وهو يخضع اخيرا لنتيجة محاسبته وفقا للعقد) كما تعني هذه الحالة وفقا لوجهة نظر الجانب السوري التي نعرفها سلفا الغاء الاتفاق الموحد ، وبالتالي المطالبة باستعادة الاموال التي دفعتها سوريا لادارة المشروع وتقدر بحوالي مليوني ونصف دينارا اردنيا .

الحالة الرابعة- السير في المشروع الى مدينة تبوك مع المشاريع المتممة الضرورية لتشغيل واستثمار الخط .

النفقات اللازمة لهذا المشروع توضح كما يلي :-

دينار اردني	
٦٫٥١٤٫٣٦١	مبالغ انفقت لغاية ١٩٦٩/٧/١ نقدا وسندات لقاء اعمال وتوريدات .
٢٦١٫٠٢٥	توقيفات (١٠٪ مبالغ تستحق للمتعهد) .
٢١٦٫٩٢٢	أموال جمدت من استحقاقات المتعهد بمعدل ٤٠٪ وفقا لاتفاقية ١٩٦٨/١٠/٢١ .
٤٤٫٠٧٩	مبالغ محجوزة من استحقاقات المتعهد مقابل استعماله مواد تعود لادارة المشروع .
٤٥٣٫٤٣٣	اعمال منفذة من قبل المتعهد لم تدفع قيمتها بعد .
٦٠٠٫٠٠٠	فوائد عن المبالغ مؤجلة الدفع للمتعهد .
٨٫٠٨٩٫٨٣٠	
	يضاف الى هذا الرقم :-
١٣٠٫٠٠٠	الاموال اللازمة لتمديد السكة .
٧٥٫٠٠٠	ابنية محطات - حارة عمار ، وادى الرقم ، تبوك .
١٠٫٠٠٠	انشاءات خزانات مائية ارضية وعلوية .
٧٨٫٠٠٠	نفقات ادارية (تقديرية) .
٨٫٣٨٢٫٨٢٠	مبالغ تقريبية للمشاريع المتممة .
	يضاف الى هذا الرقم :-
٤٨٫٠٠٠	مشروع الاشارات (تقديري)
٤٠٠٫٠٠٠	التلفونات .

١٫٦٠٠٫٠٠٠	قـاطرات وعـربات (٦ قـاطرات ديزل الكتـرك ١٥٠٠ حصان +٥٠ عربة ركاب) .
١٠٠٫٠٠٠	مشاغل ومستودعات .
١٠٫٥٣٠٫٨٢٠	دينارا اردنيا (وهي المبالغ اللازمة لتنفيذ وتشغيل الخط حـتى مـدينة تبـوك في المملكة العـربيـة السعودية) .

- الاخـذ بهـذا الحل ربما يرتب مطالبـات على كل من المملكة الاردنية الهاشمية والمملكة العربية السعودية بما يلي :

دينار اردني	
١٫١٠٠٫٠٠٠	تقدر مطالبات المتعهد بهذا المبلغ كحد ادنى عن الاضرار التي تلحق به نتيجة فسخ العقد قبل اتمام المشروع (هذا المبلغ تقريبي كحد ادنى حسب تقـدير مـبـدئي من المتـعـهـد) وهو خـاضع للمفاوضات مع المتعهد وفقا لنصوص العقد .
	الجانب السوري سيعتبر هذا الحل بمثابة فسخ للاتفاق الموحد وسيطالب بالمبالغ التي دفعها وهي حوالي ٠-
٢٫٥٠٠٫٠٠٠	دينارا .
١٫٤٠٠٫٠٠٠	ومن ناحية اخرى فان المواد الزائدة التي يمكن ان تتوفر في هذه الحالة وهي (قضبان وعوارض وتوابعـها) لمسافة ١٤٧كم تقريبا قيمتها : (١٫٤٠٠٫٠٠٠)

- كما يمكن استخدام هذه المواد الزائدة في تقوية الخط الحجازي الاردني وخاصة الجزء الواقع بين معان والحسا .
- كما يمكن في هذه الحالة بقاء الخطين الحجازيين الاردني والسعودي مستقلين .
- وتستطيع الادارة الاردنية الاشراف او المساعدة بادارة الجزء من الخط الواقع بين المدورة وتبوك (ضمن الاراضي السعودية) .

لهذه الحالة ميزات اقتصادية واضحة للاردن يمكن ايضاحها لدى مناقشة التقرير ، واعتقد ان هذا الحل هو الافضل اذا ما اصر الجانب السعودي على تجميد المشروع في اية مرحلة من مراحله وعدم انجازه كاملا مع متمماته واعداده للتشغيل والاستثمار ، وفي الوقت نفسه فان لهذا الحل ميزات اقتصادية بالنسبة للجانب السعودي ايضا .

الحالة الخامسة - السير في المشروع الى محطة حطية فقط

محطة حطية تبعد ٦٤كم عن مدينة معان ومنها يبدأ مشروع سكة حديد العقبة وقد تم في الوقت الحاضر تقريبا انجاز بناء الخط حتى هذه النقطة بمواصفات جيدة .

افاد الخبراء الالمان وكذلك مهندسو المكتب الفني التابع للمشروع وخبراء سكك حديد الهند ان هذا الجزء من الخط بمواصفاته القائمة مع إجراء بعض التقويات والتعديلات الطفيفة يوافق مواصفات خط العقبة المزمع انشاؤه ويستطيع تحمل ستة عشر وزنا محوريا (١٦ وزن محوري وان كان قد انشىء على اساس اربعة عشر وزن (كذا) محوريا (١٤ وزن محوري) ، ولابد لنا هنا من الاشارة الى ان القرض المعقود بين

الحكومات الالمانية وبنك «كردت انشتات» الالماني من ناحية وبين الحكومة الاردنية من الناحية الثانية يشترط على الحكومة الاردنية انشاء خط ضمن مواصفات معينة يصل مناجم الحسا بمحطة (حطية) ومنها يباشر الالمان تنفيذ بناء سكة حديد العقبة بطرحه عطاء مستقلا في مناقصة بين الشركات الالمانية ، وقد اعدت المواصفات الفنية لسكة حديد العقبة واعد دفتر الشروط وسيصبح العطاء جاهزاً ضمن اسابيع قليلة .

كما التزمت الحكومة الاردنية للجانب الالماني برفع مواصفات الخط الحجازي بين معان والحسا (مناجم الفوسفات) الى الحد المقبول من الناحية الفنية ووفقا للمواصفات التي تعدها شركة «راين رور» الهندسية الاستشارية الالمانية المعتمدة من قبل وزارة النقل الاردنية وموافقة الجانب الالماني . هذه الملاحظة العابرة لابد من ذكرها هنا .

اما النتائج المالية التي تترتب لدى توقيف المشروع عند هذا الحد فهي كما يلي :

دينار اردني	
٨٫٠٨٩٫٨٢٠	كلفة المشروع الفعلية/كما يتبين من الكشف (صفحة ٢٤) .
١٫٣٥٠٫٠٠٠	دينار تقدر مطالبة المتعهد كحد ادنى بهذا المبلغ عن الاضرار الناجمة عن فسخ العقد (المبلغ مقدر بصورة مبدئية من قبل المتعهد وخاضع لنتيجة محاسبته وفقا للعقد) .

٢٫٧٥٠٫٠٠٠ توفير مواد (قضبان وعوارض وتوابعها موجودة حاليا في الموقع لتمديد ٣١٦كم) .

- ستعتبر سوريا هذا الحل ايضا فسخا للاتفاق الموحد وستطالب باعادة المبالغ المدفوعه من قبلها ومقدارها ٢٫٥٠٠٫٠٠٠ دينارا اردنيا .

لذا ولما كان الموضوع على جانب كبير من الاهمية فاننا نتقدم لمعاليكم بهذا التقرير لبحثه مع دولة رئيس الوزراء لاتخاذ القرار الذي ترونه مناسبا . كما نعتقد من الضروري مباحثة الجانب السعودي والاتفاق على رأى موحد قبل عقد اجتماع الهيئة العليا القادم للتعرف على مدى استعداده لتحمل النتائج المالية التي تترتب في كل حالة من الحالات .

وتفضلوا معاليكم بقبول فائق الاحترام ،،،

مدير الطرق في وزارة الاشغال العامة
عضو مجلس ادارة مشروع اعادة تسيير الخط الحجازى
الى المدينة المنورة
احمد الشويكي

مدير عام الخط الحجازى الاردني
عضو مجلس ادارة مشروع اعادة تسيير الخط الحجازى
الى المدينة المنوره
ابراهيم حباشنه

عمان في ١٩٦٩/٩/٦

شركة مارتن كاولي ريلوي كونستراكشن ليمتد
و
الدرتن كونستراكشن وستمنستر ليمتد
متعهدو تسيير الخط الحديدي الحجازي
MARTIN COWLEY RAILWAY CONSTRUCTION CO. LTD.
and
ALDERTON CONSTRUCTION WESTMINSTER LTD.
Contractors for the Recommissioning of the Hedjaz Railway Line

P. O. B. 1831
Tel. 41813 - 41190
Cable : HIJAZCO

ص.ب ١٨٣١
هاتف ٤١٨١٣ و ٤١١٩٠
برقياً : حجازكو

الرقم :- ١٠٩/١ عمان في ١٩٦٩/١١/٢٦

السيد المدير العام المحترم ،
المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي ،
ص .ب ٢٩٧٨ ،
دمشق

تحية وبعد ،

نشير الى كتابيكم رقم ٠/د .م/٨٩٤ ورقم ٠/د .م/٨٩٥ المؤرخين ١٩٦٩/١١/١٧ والى كتابكم رقم ٠/د .م/٩٠٠ تاريخ ١٩٦٩/١١/١٩ ، فنرفق لكم طيا عشرين نسخة من مذكرتنا رقم ٩١/١ تاريخ ١٩٦٩/٩/١٧ مع مرفقاتها ، ونبين لكم ما يلي :-

اولا - اننا ما زلنا عند رأينا المبين في كتابنا رقم ١٠١/١ تاريخ ١٩٦٩/١٠/١٦ وبصورة خاصة ما جاء فيه من ان تأخر الهيأه (كذا) العليا في البت بالمواضيع المعلقة المشار اليها في مذكرتنا أعلاه قد سبب ويسبب لنا باستمرار اضراراً مادية ضخمة تقع على عاتق الهيئة العليا بصرف النظر عن النتيجة التي ستقترن بها هذه المواضيع .

ثانيا - ونود ان نذكر بصورة خاصة ايضا ان تأخر الهيأة (كذا) العليا الكبير في البت بأمر تحزيم العوارض الخشبية واختيار قطر التثقيب قد نشأت عنه اضرار مادية كبيرة لحقت وستلحق بنا وهي موزعة على صنفين :

أ) عملية سحب العوارض المتشققة من الخط واستبدالها بعوارض أخرى واعادتها الى قاعدة معان وتربيطها واعادة تثقيبها وجلبها ، وتعود نفقة كل هذا على الهيأه (كذا) العليا .

ب) تأخر شركة شيندوليه وشركاه متعهد التمديد في تحقيق الانتاجات الشهرية بسبب هذه العملية ، الامر الذي تقع مسؤوليته على عاتق الهيأة (كذا) العليا ايضا .

ثالثا - ومن جهة المدفوعات فاننا نذكر بما جاء في كتابينا رقم ١٠٢/١ تاريخ ١٩٦٩/١٠/١٦ ، و ١٠٤/١ تاريخ ١٩٦٩/١١/٥ المتعلقين بكشف الاعمال رقم ٥٢ ، ونرجو عرض موضوعهما على الهيأة (كذا) العليا لدراسته والبت به عاجلا واعلامنا النتيجة .

رابعا - وفيما يخص تخفيض الجنيه الاسترليني نود ان نبين ان هذا الموضوع قد طال به الامد دون ان نحظى من الهيأة (كذا) العليا بجواب على طلباتنا بشأنه . ولنبين مدى أهمية هذا الموضوع نوضح ان استحقاقاتنا حتى اليوم الناشئة عن هذه المطالبة قد قاربت مائتي ألف دينار اردني وهي نسبة التخفيض المطبقة على مجموعات السندات التي استحقت بتاريخ

١٩٦٨/٤/١ وبتاريخ١٩٦٩/٤/١ عدا فروقات الفوائد المستحقة على السندات .

خامسا- ونؤكد بصورة خاصة على مذكرتنا رقم ٩٢/١ تاريخ ١٩٦٩/٩/١٧ المتعلقة بارتفاع الاسعار المقصود بالفقرة ب من المادة ٢٣ من اتفاق ١٩٦٣/١٢/٦ .

نرجو من سيادتكم ان تضموا مذكرتنا هذه مع مرفقاتها الى مذكرتنا السابقة رقم ٩١/١ تاريخ ١٩٦٩/٩/١٧م مع مرفقاتها ، وان تعرضوا الاثنتين معا على الهيأة (كذا) العليا الكريمة في دورتها المقبلة .

مجددين طلبنا اذا تعذر التوصل الى اتفاق بشأن الخلافات القائمة والواردة في المذكرتين ، ان تتكرم الهيأة (كذا) العليا خلال دورتها المقبلة بالموافقة على حل هذه الخلافات بطريقة التحكيم حسب نصوص العقد .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،

اسعد شكري

المدير العام / الممثل

لمقام الهيئة العليا الموقرة للخط الحديدى الحجازى
عمان .

سادتي اصحاب المعالي ،

تحية واحتراما وبعد ،

لقد سبق لنا وان قدمنا لحضرات اصحاب المعالي اثناء الاجتماع الذي عقد في دمشق مذكرة برقم ٩١/١ تاريخ ١٩٦٩/٩/١٧ بيّنا فيها بتفصيل كاف المواضيع المختلف عليها بين الهيئة العليا الموقرة ، وبين المتعهد . ورجونا الهيئة العليا الموقرة البت والفصل في مواضيع الخلاف هذه اثناء الدورة التي عقدت في ايلول الماضي في دمشق ، لما لها من اهمية وخطورة بالغتين بالنسبه لمشروع اعادة تسيير الخط الحديدى الحجازى وللمتعهد ، الا ان الهيئة العليا الموقرة لم تبت حتى الان في اى واحد او اكثر من هذه المواضيع مما سبب للمتعهد اضراراً مادية فاحشة .

والان فاننا نغتنم فرصة اجتماع هيئتكم العليا الموقرة في عمان خلال الشهر الحالي ، ونتشرف بان نقدم لحضرات اصحاب المعالي هذه المذكرة التي نؤكد ونؤيد فيها مذكرتنا السابقة رقم ٩١/١ تاريخ ١٩٦٩/٩/١٧ ، مكررين الرجاء بان تتفضلوا باعطاء القرار والبت في جميع المواضيع المثارة في هاتين المذكرتين خلال الدورة الحالية .

ونرجو اعتبار هذه المذكرة ، كمذكرة متممة للمذكرة رقم ٩١/١ تاريخ ٦٩/٩/١٧ المشار اليها اعلاه ، ومذكرتنا رقم ١٠٩/١ تاريخ ١٩٦٩/١١/٢٦ ، واعتبار هذه المذكرات مع جميع المذكرات الاخرى

المقدمة منا لحضراتكم وللمديرية العامة وللمكتب الفني كوحدة واحدة تبين معظم طلبات المتعهد من هيئتكم العليا الموقرة .

وبالاضافة لكل ما تقدم ، فلتسمح لنا الهيئة العليا الموقرة ان نضيف النقاط التالية للمواضيع المثارة في المذكرة رقم ٩١/١ ، وبنفس الترتيب الذي جاءت فيها كما يلي :-

اولا- تجميد المدفوعات :

كنا قد رجونا في المذكرة رقم ٩١/١ من الهيئة العليا الموقرة الافراج عن كافة المبالغ والسندات المجمدة ، وعدم تجميد اية مبالغ أخرى او سندات ، وذلك تطبيقا لنص وروح المادة الخامسة من اتفاق ١٩٦٨/١٠/٢١ ، ووعود اصحاب المعالي الشفاهية بهذا الخصوص في ذلك الوقت . وبالاضافة للظروف والوقائع التي اوردناها في تلك المذكرة تأييداً لهذا الطلب ، فأننا نورد الوقائع الهامة التالية التي حصلت منذ ايلول ١٩٦٩ وهي :-

(أ) ان كافة وجميع أعمال الترابية في المشروع قد انتهت في تشرين الثاني الماضي ما عدا بعض أعمال التسوية النهائية في بعض المناطق وتنفيذها يجب ان يتمشى مع أعمال تمديد الخط ، كما وأن نسبتها ضئيلة للغاية .

(ب) اننا قد قمنا بانتاج ٦٠٠ الف متر مكعب من البلاست من اصل مجموع الكمية اللازمة للمشروع والبالغة ٨٠٠ الف متر مكعب - اى ٧٥٪ من مجموع الكمية اللازمة .

(ج) ان جميع معدات تركيب الخط قد وصلت الى الموقع وتعمل فيه .

(د) ان جهاز متعهد مدّ الخط من المهندسين والاخصائيين كامل ويعمل في الموقع .

(هـ) لقد وصلت اربع قاطرات من اصل الست قاطرات المشتراة وهي في سبيل الاعداد لمباشرة العمل .

(و) لقد مددنا حتى الان ١٣٠ كيلومترا من الخط ابتداء من معان .

(ز) ان متعهد مد الخط قائم باتباع طريقة جديدة في مد الخط ابتداء من المدورة من شأنها الاسراع الى حد بعيد في اعمال مد الخط . علما بان الطريقة التي اتبعها حتى الان كانت تفرضها خصائص خط سكة الحديد .

ثانيا- مواد السكة القديمة :

يرجو المتعهد مرة اخرى من الهيئة العليا الموقرة ان تقرر طلب الكمية اللازمة من السكك والعوارض والتوصية عليها وتخصيص المخصصات اللازمة لاتمام المشروع بموجب نصوص العقد بكافة متطلباته ، ولذلك فاننا نعرض بكل احترام انه يتوجب :-

(أ) التفاوض معنا لاجراء ملحق للعقد بشأن قيامنا بشراء هذه المواد الجديدة وتنفيذ هذه العملية .

(ب) وان يكون التنفيذ باسعار جديدة يجرى الاتفاق عليها ، تتلائم مع الاسعار الدارجة الآن لمثل هذه الاعمال .

(ج) واننا نستحق عطلا وضررا بالقدر الذي اصابنا ويصيبنا باستمرار من جراء عدم توفر المواد ، والتاخير في وصولها .

ثالثا- العوارض الخشبية :

١ . .بخصوص هذا الموضوع ، نرجو ان نضيف لحضرات اصحاب المعالي ان الرأى الفني والمتعارف عليه عالميا بخصوص العوارض الخشبية المعروفة بعوارض (الجراح) يقول بما ياتي :-

(أ) ان من طبيعة هذه العوارض ان يحصل بها تشقق .

(ب) ولكن هذا التشقق سطحي جدا ولا يؤثر باية حال على قوة هذه العوارض وامد استخدامها وصلاحيتها .

٢ . وكان المكتب الفني قد رفض جزءا من هذه العوارض بسبب هذه التشققات ، ولذلك نرجو :-

(أ) الامر بأعادة الكشف على العوارض المرفوضة من قبل خبراء مستقلين معروفين .

(ب) ان تقرروا دفع مصاريف عملية التحزيم التي قام بها المتعهد حسب الاسعار المقدمة منه .

(ج) النفقات التي تكبدها المتعهد في نزع العوارض المرفوضة التي سبق تركيبها واستبدالها بعوارض اخرى والعطل والضرر الناشىء عن ذلك .

رابعا- المدفوعات :

تستند المديرية العامة المحترمة في جوابها على ادعائنا بهذا

الخصوص على المادة ١٣ من الملحق رقم (١) للعقد، وتدعى انها غير مسؤولة عن التأخير الذى يقع في دفع الاستحقاقات الشهرية بسبب تأخير المهندس في تصديق الكشوفات الشهرية .

وجوابا على هذا الادعاء، فأننا نعرض ما يلي :-

ان الملحق رقم (١) وضع ووقع حينما كان في العقد مهندس مستشار مستقل عن صاحب العمل والمتعهد، وكان من وظيفته التصديق على الكشوفات الشهرية . ولكن الوضع قد تغير بعد ان اقصي المهندسون المستشارون وانهيت خدماتهم وحل محلهم المكتب الفني الذي هو جُزء لا يتجزأ من المديرية العامة، وموظفوه هم موظفو المديرية العامة، ولذلك فان التاخير الذي يقع منهم في تصديق الكشوفات الشهرية وما ينتج عنه من تأخير في دفع مبالغ هذه الكشوفات، انما هو تأخير من المديرية العامة، وهي مسؤولة عنه وعن نتائجه .

خامسا- تخفيض الجنيه الاسترليني :

نشير الى ما ورد بخصوص ذلك في الفقرة الخامسة من مذكرة ٩١/١ ولا سيما الى كتابنا تاريخ ١٩٦٨/١٠/١٦ والى المذكرة (الوثيقة رقم٦) المرفقة به . ونكرر هنا ما جاء في الفقرة الرابعة من كتابنا رقم ١٠٩/١ تاريخ ١٩٦٩/١١/٢٦ حيث ورد ما يلي :-

فيما يخص تخفيض الجنيه الاسترليني، نود ان نبين ان هذا الموضوع قد طال به الامد دون ان نحظى من الهيئة العليا بجواب على طلباتنا بشأنه . ولنبين مدى اهمية هذا الموضوع نوضح ان استحقاقاتنا

حتى اليوم الناشئة عن هذه المطالبة قد قاربت مائتي الف دينار اردني وهي نسبة التخفيض المطبقة على مجموعات السندات التي استحقت بتاريخ ١/٤/١٩٦٨ ، وبتاريخ ١/٤/١٩٦٩ عدا فروقات الفوائد المستحقة على السندات هنا بالاضافة الى حوالي مائة الف دينار اخرى نشأت عن مجموعة السندات التي استحقت مؤخرا بتاريخ ١/٤/٧٠.

سادسا- استعمال مواد السكة في اعمال مرحلية مؤقتة :

ان ما يقوم به المتعهد من استعمال بعض المواد في الاعمال المرحلية المؤقتة هو ضرورة حتمية لتنفيذ مشاريع كهذه بطريقة فعالة ومتعارف على جوازه فنيا ، ولذلك فان المديرية العامة لم تكن محقة في اجراء الخصميات التي اجرتها ، ونرجو الغائها ودفع المبالغ المخصومة .

سابعا- ارتفاع الاسعار :

نشير بهذا الخصوص الى الوثيقة رقم ٨ التي قدمت للهيئة العليا الموقرة في شهر ايلول الماضي ونعتمدها لمقاصد هذه المذكرة علما بان ارتفاع الاسعار ما زال مستمرا باطِّراد .

ثامنا- المهندس المستشار :

يعرض المتعهد بكل احترام ما يلي :-

(أ) ان العقد بالاصل نص على وجود مهندسين مستشارين .

(ب) وهذا هو التعامل الدولي في عقود ضخمة كهذه .

(ج) وان القصد من ذلك ، هو ان يكون المهندسون المستشارون هيئة محايدة تقف موقف الحكم بين صاحب العمل والمتعهد ، ولا

سيما بخصوص الخلافات التي تقع يوميا واثناء العمل .

(د) وان المكتب الفني – مع عظيم الاحترام له – هو جزء من المديرية العامة ، ولا يمكنه ان يكون محايدا وهي الصفة الرئيسية للمهندس .

(هـ) وان جميع الخلافات التي وقعت اثناء تنفيذ المشروع بدأت منذ ان تولى المكتب الفني عمله حالا محل المهندسين الاستشاريين المعنيين اصلا في العقد .

(و) وانه من مصلحة المشروع ، وضمانا لزيادة فعالية التنفيذ ، وتمشيا مع الاعراف الدولية يتوجب تعيين مهندسين استشاريين محايدين للاشراف على تنفيذ المشروع .

يا اصحاب المعالي ،

نلتمس من معاليكم لان نؤكد بكل جدية واخلاص بان عدم اتخاذ القرارات اللازمة قد سبب ويسبب باستمرار تعطيل العمل وتأخيره ، مما ترتب عليه مسؤوليات اضافية واضرار جسيمة يحملها المتعهد للهيئة العليا ، وهذا يحتم اتخاذ هذه القرارت بشكل سريع وعادل ضمانا لاستمرار العمل وتفاديا للمزيد من الالتزامات والاضرار .

ولما تقدم نعود ونكرر الرجاء بان تتفضلوا بالفصل في هذه المواضيع واصدار القرارات اللازمة والعادلة بخصوصها في هذه الدورة وذلك في مصلحة المشروع والفريقين .

واننا نقدم هذه المذكرة محتفظين بحقوقنا كاملة فيما يتعلق بطلباتنا

هذه والعطل والضـرر الذى لحق ويلحق بنا ، بالاضـافـة الى اية حـقـوق ومطالبـات تعـاقـدية او قـانونيـة ، وبدون اى إحـجـاف بكل ذلك على الاطلاق .

أسعد شكري

المدير العام/ الممثل

الرقم ١٠١/١ ١٩٦٩/١٠/١٦ بريد مسجل

السيد المدير العام المحترم

المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي

ص .ب ٢٩٧٨ ،

دمشق ،

الجمهورية العربية السورية .

تحية طيبة وبعد ،

كنا قد تقدمنا الى الهيئة العليا الموقرة والى مديريتكم الكريمة والى مكتبكم الفني بعدة طلبات خطية تعود للمواضيع المعلقة بين الهيئة العليا وبيننا بسبب الخلاف القائم عليها بين مديريتكم وبيننا وكنتم قد اجبتمونا بموجب كتبكم رقم ٠/د .م/٥٤٢ تاريخ ٦٩/٧/٢ ورقم ٠/د .م/٦٥٧ تاريخ ٦٩/٨/٢١ ورقم ٠/د .م/٧٠٩ تاريخ ٦٩/٩/٨ ، بما يفيد ان جميع طلباتنا ستكون موضع دراسة شاملة ابان اول اجتماع قادم قريب للهيئة العليا وان الهيئة العليا ستتباحث معنا اثناء اجتماعها المذكور في مختلف المواضيع المذكورة للوصول الى اتفاق حولها لما في ذلك من اهمية كبيرة بقصد تنفيذ المشروع على افضل وجه ازاء الضرر الذى لحق بنا نتيجة عدم البت في هذه المواضيع .

وكنا لهذه الغاية وتلبية لما جاء في كتابكم رقم ٠/د .م/٧٠٩ تاريخ ٦٩/٩/٨ قد تقدمنا الى الهيئة العليا الكريمة اثناء اجتماعها ما بين ١٨ و ٦٩/٩/٢٢ في دمشق بكتابنا رقم ٩١/١ تاريخ ٦٩/٩/١٧ الذى بينا فيه خلاصة عن المواضيع المعلقة المذكورة والذى ارفقنا به ايضا نسخا عن اهم كتبنا السابقة العائدة لهذه المواضيع . وكنا ايضا قد طلبنا في

الكتاب المذكور طلبات معينة حول كل من هذه المواضيع . وقد انتهزنا فرصة اجتماعنا باصحاب المعالي اعضاء الهيئة العليا في دمشق وبحضور السادة اعضاء مجلس الادارة والسيد المدير العام لنؤكد ضرورة البت في كثير من النقاط المعلقة والمواضيع الهامة غير المبتوت بها والتي تؤثر مباشرة على امكانية السير في العمل وتنفيذه .

وحيث انه قد مضت فترة كافية على انتهاء اجتماعات الهيئة العليا دون ان نبلغ اية نتيجة حيال طلباتنا المشار اليها ، فاننا نرجو من سيادتكم التكرم باعلامنا النتيجة التي اقترنت بها طلباتنا المذكورة وما قررته الهيئة العليا بصدد المواضيع المطروحة عليها بشأن ذلك .

ولابد لنا بهذه المناسبه من ان نشير باهتمام بالغ الى ان التأخر في البت بالمواضيع المشار اليها قد سبب ويسبب لنا باستمرار اضراراً مادية بمبالغ ضخمة وبالاضافة لذلك فقدأدى ويؤدى الى عرقلة العمل في المشروع وبصورة خاصة قد جعلنا في وضع يصعب علينا معه اجراء تخطيط واضح ودقيق لتنفيذ الاعمال ، لا سيما من ناحية تعاقدنا على شراء بعض المعدات والمواد ذات الاهمية بالنسبه لتمديد السكة والتي يتوقف اختيارها والالتزام بشرائها على ما تتخذه الهيئة العليا من قرارات بصدد بعض المواضيع المعلقة ، مع العلم اننا نحتفظ بحقوقنا كاملة فيما يتعلق بطلباتنا هذه والضرر الذي لحق بنا بالاضافة الى اية حقوق ومطالبات تعاقدية اخرى .

آملين ان نحظى منكم بجواب سريع ، نرجو ان تقبلوا فائق الاحترام

اسعد شكرى المدير العام /الممثل

الرقم ١٠٢/١ ٦٩/١٠/١٦ بريد مسجل

السيد المدير العام المحترم
المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي ،
ص .ب ٢٩٧٨ ،
دمشق ،
الجمهورية العربية السورية

تحية وبعد ،

نشير الى كتابكم رقم م/٧٨٦/٣٤٠ تاريخ ١٩٦٩/١٠/٤ ، ونبين لكم ان مبلغ السبعة الاف وثمانماية وثمانية وستون دينارا اردنيا الذي حولتموه لنا لقاء كشف الاعمال رقم ٥٢ للاعمال المنجزة خلال شهر تموز ، إن هذا المبلغ لا يمثل مطلقا استحقاقاتنا الفعلية الواردة بالكشف المذكور، لا بل انه بعيد عنها كل البعد . وقد تكرر اتخاذكم موقفا من جانب واحد وفرض حسميات علينا ليس لكم الحق بها بموجب احكام العقد او الاعراف المتبعة في التعهدات مما بلغ الان حد الموقف التعسفي والمجحف .

لذلك نود ان نعلمكم بما يلي :-

١ . اننا لا نقر او نقبل بالحسميات التي اجريتموها على الكشف المذكور سواء ما ذكر منها صراحة في كتابكم المشار اليه اعلاه او ما لم يوضح فيه .

٢ . ان تحويلكم المبلغ المذكور اعلاه لا يمكن ان نعتبره تسديدا لقيمة

الكشف الشهري رقم ٥٢ بالمعنى المقصود بالفقرة ب من المادة (١٣) من الملحق رقم (١) لعقد ٦٣/١٢/٦ ، لذلك فاننا نعتبركم مقصرين في الدفع خلال المدة القانونية المنصوص عنها في الفقرة المذكورة ، مما سبب ويسبب لنا عطلا وضررا ومصاريف اضافية وخسارة ويحد من امكانيات العمل وفعاليته بسبب موقفكم السلبي المعرقل لنا .

٣ . اذا لم تقوموا فور استلامكم كتابنا هذا بتسديد كامل قيمة الكشف المذكور دون اجراء اية حسميات عليه فاننا سنضطر آسفين لاتخاذ كامل الاجراءات التي ينص عليها العقد بما فيها ما ورد في الفقرة ب من المادة (١٣) المشار اليها ، مع احتفاظنا الكامل بالمطالبة بالعطل والضرر الذى تلحقونه بنا .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،

اسعدشكرى

المدير العام

الرقم :- ١٠٤/١ في ١٩٦٩/١١/٥ بريد مسجل

السيد المدير العام المحترم ،
المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي ،
ص .ب ٢٩٧٨
دمشق .

تحية وبعد ،

نشير الى كتابكم رقم ٠/د .م/٨٣١ تاريخ ١٩٦٩/١٠/٢٢ ونبين لكم اننا بعد اطلاعنا على الحسابات المبينة فيه والمتعلقة بكشف الاعمال رقم ٥٢ ، ما زلنا عند رأينا وموقفنا الذى سبق ان بيناه لسيادتكم بكتابنا رقم ١٠٢/١ تاريخ ١٩٦٩/١٠/١٦ .

ان الحسميات التي اجريتموها على الكشف المذكور ، باستثناء التوقيفات البالغة ١٠٪ من قيمته ، لا تستند الى اساس عقدى او قانوني وانما هي اجراء تعسفي مجحف بحقنا إجحافاً كبيرا .

لذلك نرجو من سيادتكم عرض طلبنا هذا مع طلبنا السابق رقم ١٠٢/١ - تاريخ ١٩٦٩/١٠/١٦ على مجلس الادارة والهيأة (كذا) العليا لدراستهما والبت بهما عاجلا واعلامنا النتيجة ليمكننا ان نتصرف على ضوئها .

وتفضلوا بقبول اسمى الاحترام ،،،

اسعد شكرى
المدير العام/الممثل

المديرية العامة

لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي

الرقم : ٠/د .م/٨٦٥

التاريخ : ١٧ تشرين الثاني ١٩٦٩

الموضوع : طلب تزويدنا بعشرين نسخة من مذكرة المتعهد رقم ٩١/١ تاريخ ١٩٦٩/٩/١٧ .

السادة :

مارتن كاولي ريلوي كونستراكشن ليمتد

والدرتون كونستراكشن وستمنستر ليمتد

ص .ب . ١٨٣١ عمان

بمناسبة انعقاد اجتماع الهيئة العليا يوم الاثنين في ١٩٦٩/١٢/١٥ في عمان يرجى موافاتنا بعشرين نسخة من مذكرتكم رقم ٩١/١ تاريخ ١٩٦٩/٩/١٧ مع مرفقاتها لتوزيعها مجددا على المتعهد بدراستها .

واقبلوا فائق تحياتنا .

المدير العام

المهندس سميح الفاخوري

نسخة :

الى مديرية المكتب الفني

للاحقة الموضوع

المديرية العامة

لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي

الرقم : ٠/د.م/٨٦٥

التاريخ : ١٧ تشرين الثاني ١٩٦٩

السادة :

مارتن كاولي ريلوي كونستراكشن ليمتد

والدرتون كونستراكشن وستمنستر ليمتد

ص.ب. ١٨٣١ عمان

جوابا لكتابكم رقم ١٠٥/١ تاريخ ١٩٦٩/١١/٥ وتأكيدا لكتابنا رقم ٨١٤ تاريخ ١٩٦٩/١١/١٧ نعلمكم بان الهيئة العليا لم يتسع لها الوقت لدراسة المذكرة المبحوث عنها وانما هي ستجتمع مجددا في عمان بتاريخ ١٩٦٩/١٢/١٥ حيث ستنظر في المواضيع المعلقة كافة .

واقبلوا فائق تحياتنا

المدير العام

المهندس سميح الفاخوري

صورة الى

المكتب الفني للاطلاع /عمان

المديرية العامة

لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي

الرقم : ٠/د .م/٨٦٩

التاريخ : ١٧ تشرين الثاني ١٩٦٩ الموضوع : طلبات المتعهد الهيئة العليا

السادة :

مارتن كاولي ريلوي كونستراكشن ليمتد

والدرتون كونستراكشن وستمنستر ليمتد

ص .ب . ١٨٣١ عمان

جوابا لكتابكم رقم ١ :١٠١ تاريخ ١٩٦٩/١٠/١٦ المتضمن طلب ابلاغكم بالنتائج التي أسفرت عن طلباتكم المرفوعة للهيئة العليا بموجب الكتاب رقم ٩١/١ تاريخ ١٩٦٩/٩/١٧ ارجو اعلامكم بان مجلس الادارة قد اطلع على كتابكم المشار اليه ورأى ان هذه المواضيع كانت ادرجت على جدول اعمال الهيئة العليا في اجتماعها الخامس ولم تتمكن الهيئة العليا من دراستها واعطاء القرارات المناسبة لكل منها لذا ما زالت هذه المواضيع معلقة للاجتماع القادم للهيئة العليا الذى حدد موعده في يوم الاثنين الموافق ٩٦٩/١٢/١٥ في مدينة عمان .

فيرجى اتخاذ الاستعدادات اللازمة للاجتماع المذكور وتهيئة ممثلكم لحضوره عند دعوتكم اليه من قبل الهيئة العليا .

وتقبلوا فائق تحياتنا

المدير العام

المهندس سميح الفاخورى

المديرية العامة

لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي

دمشق الجمهورية العربية السورية

الرقم : ٠/د .م/٨١٣

التاريخ : ١٠ تشرين الأول ١٩٦٧

السادة : مارتن كاولي ريلوي كونستراكشن ليمتد
والدرتون كونستراكشن وستمنستر ليمتـــــــد
ماركا - عمان ص .ب . ١٨٣١ عمان

نبلغكم فيما يلي الصلاحيات التي انيطت بالمكتب الفني بموجب المادة الثانية من قرار الهيئة العليا رقم /٦٣/ وتاريخ ١٧ آب ١٩٦٧ .

«مـادة ٢-يكون جـهـاز المكتب الفني (ويرأسـه المدير الفني) في الادارة مسؤولا عن :

أ - الاشراف وتدقيق ومراقبة واختبار وقياس جميع اعمال المتعهد في تنفيذ المشروع للتأكد من مطابقتها للشروط والمواصفات الفنية الموضوعه في اضبارة المتعهد .

ب - القيـام بدراسـة واعداد وتقديم او تدقيق كافة المخططات اللازمة للمتعهد لتنفيذ الاعمال ليتسنى له القيام بالتزاماته حسب الاصول ، كما يقوم باصدار تعليماته وموافقته الخطية الى المتعهد بخصوص مراكز العمل والنقاط والمناسيب وجميع ما يتعلق بتنفيذ الاعمال حسب شروط ومواصفات العمل .

على انه لا يجوز اصدار تعليمات من شأنها زيادة الارتباطات

المالية على الادارة- الا بعد موافقة هذه الأخيرة حسب الاصول .

ج - دراسة ومراجعة برامج العمل التي يقدمها المتعهد من حين لآخر بما فيها ما يتعلق بالجهازين الآلي والفني لتنفيذ المشروع وتقديم التوصيات اللازمة للادارة بشأنها .

د - تحديد وتدقيق كمية الاعمال المنجزة بشكل دقيق مدعوم بالمشروعات والمخططات والحسابات اللازمة .

هـ - القيام بالتدقيق والتفتيش في كل ما له علاقة بالاستلام المؤقت والنهائي للاعمال والتجهيزات .

و - القيام بأي عمل يقع ضمن اختصاصاته مما لم ينص عليه في الفقرات أعلاه او اى عمل اخر تكلفه به الادارة .

فيرجى اخذ العلم والعمل بموجبه ودمتم محترمين

المدير العام

المهندس سميح الفاخوري

حفظاً عليك سلمه
حديد الحصة طيه
الطلب مرة ثانية

تقرير حول مشروع اعادة تسيير الخط الحديدى الحجازى الى المدينة المنورة

الاخ أديب : ارجو حفظها لديكم ، وشكراً ٦/١٢/ (بخط اليد)

وزارة الداخلية

محافظة معان

الرقم : ٦١١٤/٣/١١
التاريخ : ١٩٦٨/١٠/٩

معالي وزير النقـــــل

أشير الى كتاب معاليكم رقم ٢٠٠٢/١١/٣٠ تاريخ ١٩٦٨/٩/٢٩ المتعلق بموضوع الطلب من السيد ديران تيمكسيان اخلاء بناية سكة الحديد الموجودة في المحطة .

ارفع لمعاليكم الاستدعاء المقدم من المذكور بهذا الصدد مع صورة عن كتاب سيادة رئيس الديوان الملكي الهاشمي رقم ٩/٣/١٠ تاريخ ١٩٥٦/٨/١ - الموجه لمعالي وزير المواصلات والذي تبين ان الرغبة الملكية السامية تحبذ وجود الفندق في تلك المنطقة لما يقدمه من خدمات للسياح الذين يؤمون تلك المنطقة .

رجاء الاطلاع .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،

شاهر المحيسن

محافظ معان

موقع

«صورة طبق الأصل/ م ص»

عطوفة محافـــــظ معـــــان الأكرم

مقدمه : ديران تيماكسيان صاحب فندق البتراء في محطة معان ،

بالاشارة لكتاب معالي وزير النقل لعطوفتكم أنني مستأجر هذا الفندق من حوله(حوالي) اكثر من ثلاثين سنة وانني أدفع اجار العمارة لادارة السكة الحديد في مواعيده .

تأسس هذا الفندق عن امر جلالة المغفور له الملك عبدالله وهو الذي أتى بي لهذا الفندق لتأمين منام وأكل وطلبات السواح والموظفين الذين يأتون الى معان .

وقبل عدة سنوات طلبت ادارة السكة الحديد باخلاء عمارة الفندق ولكن دائرة السياحة اعترضت لأنه لا يوجد محل ثاني لتأمين منام السياح والأجانب في معان .

وايضا ارفق مع كتابي هذا نسختين عن صورة امر جلالة الملك الحسين المعظم لمعالي وزير المواصلات بالتوصية لي ولفندقي .

ولعدم وجود أي عمارة لي حتى ارحل فيه لذا لا يمكنني ان أخلي عمارة الفندق بأي حال .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،

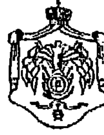
سيدي

التوقيع

ديران تيماكسيان

«صورة طبق الأصل» م ص

THE HASHEMITE KINGDOM
OF JORDAN
MINISTRY OF TRANSPORT
AMMAN



المملكة الأردنية الهاشمية
وزارة النقــــل
عــــان

الرقم : ٢٣٠٧/١١/٣٠

التاريخ : ١٩٦٨/١١/٣

سيادة رئيس الديوان الملكي الهاشمي الأفخم

أرجو أن أبين لسيادتكم ان ادارة الخط الحديدي الحجازي بأمس الحاجة الى المبنى الذي يشغله ديران تمكسيان (فندقا) في حرم محطة معان . ان هذا المبنى ملك لمديرية الخط الحجازي وقد حاولت الادارة منذ عدة سنوات اقناع السيد ديران بإخلاء المبنى لحاجة المديرية اليه لاسكان مستخدميها من الفنيين والمهنيين بغية تشغيل ورشة آليات معان لتعمير القاطرات والشاحنات الا ان المذكور كان وما زال يرفض اخلاء المبنى متذرعاً بان انشاء الفندق بأمر من جلالة المغفور له الملك عبدالله المعظم .

ان السيد ديران يشغل المبنى منذ عام ١٩٣٠ بأجرة رمزية بينما ادارة الخط الحجازي الأردني كوقف إسلامي بأمس الحاجة اليه وقد صبرت سنوات طويلة عسى ان يستجيب السيد ديران الى طلبها ولكن دون جدوى .

أما في الوقت الحاضر فقد بررت عوامل جديدة لا بد معها من اخلاء مبنى الفندق ويتبين ذلك مما يلي :-

١) نصت المادة ٣٨/أ من الاتفاق الموحد لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي وادارته واستثماره المنشور في عدد الجريدة الرسمية رقم

(١٩٤٣) تاريخ ١٩٦٦/٨/١٧ «تستمر الادارات الحالية لدى حكومات الدول الثلاث في استثمار وادارة اجزاء الخط الصالحة الواقعة داخل أراضيها وذلك الى ان يتم تنفيذ المشروع ويسلم الخط بأكمله للادارة المشتركة كما تسلم إليها الاجزاء المستصلحة الواقعة في اراضيها لادارتها واستثمارها وفقا لأنظمة الاستثمار القائمة لديها» .

٢) ينص العقد مع المتعهد ووفقا للاتفاق الموحد بين الدول الثلاث (الاردن ، سوريا ، والسعودية) اعادة بناء محطة معان لتكون المحطة الرئيسية للمشاغل وورش الصيانة والتعمير .

٣) ولهذه الغاية فقد اعدت المخططات اللازمة لاعادة بناء المحطة .

٤) لقد ورد من مدير مشروع اعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي الكتاب رقم ٠/د .م/٥١١ تاريخ ١٩٦٨/٥/٢٨ - مرفق طيا صورة عنه - يطلب الينا فيه اخلاء محطة معان تمهيداً لاقامة الأبنية والمنشآت الجديدة .

لذا ، فقد طلبنا الى السيد محافظ معان الايعاز للسيد ديران بإخلاء المبنى الا أنه عاد الى موقفه السابق واجاب المحافظ بالكتاب المرفق صورة عنه .

ازاء هذا الموقف ارجو سيادتكم التكرم بإعطائنا التوجيهات اللازمة بهذا الصدد .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،

وزير النقــــــل

(حاشية بخط اليد)

لطفاً لاطلاع سيادة رئيس الديوان وتفضله بالتوجيه ١١/٥

عبده بك

امر سيادة رئيس الديوان بالكتابة من أجل اخلاء المبنى .

أديب

عبده بك
امر سيادة رئيس الديوان بالكتابة
من اجل اخلاء المبنى .
اديب

الرقم : ٢١٢٢/٢٨/١٤

التاريخ : ١٩٦٨/١١/٧

معالي وزير النقل المحترم

اشارة لكتاب معاليكم رقم ٢٣٠٧/١١/٣٠ تاريخ ١٩٦٨/١١/٣ .

لا مانع من الايعاز للسيد ديران تيماكسيان بإخلاء المبنى الذي يشغله لغايات حاجة ادارة الخط الحديدي الحجازي للمبنى المذكور .

واقبلوا فائق الاحترام ،

رئيس الديوان الملكي الهاشمي

وزارة المواصلات
الخط الحديدي الحجازي الاردني
عمان
٥٥٤١٣
٥٥٤١٤ ☎ ٥٨٢ ✉



الرقم : ١٥٤٦/١٤٣ مكتـــــوم

التاريخ : ١٩٦٩/٩/٧

معالي وزير النقل الأكرم

أرجو أن أبين لمعاليكم ان مشروع اعادة تسيير الخط الحجازي الى المدينة المنورة ، الذي استغرق البحث في إعادة تسييره حقبة طويلة من الزمن عقدت خلالها عشرات الاجتماعات بين كبار المسؤولين الممثلين لحكومات الدول الثلاث المشتركة في المشروع وأبرمت بصدده اتفاقات وبروتوكولات عديدة الى ان خرج بعد جهد جهيد الى حيز التنفيذ في عام ١٩٦٤ ، ما زال يواجه حتى الآن عثرات كبيرة ربما أدت الى ايقاف العمل فيه رغم ما انفق عليه من ملايين الدنانير . ولا بد لي ان اوضح لمعاليكم الحقائق التالية قبل البحث في صلب الموضوع :

أولاً - لقد انطلق اصحاب فكرة اعادة تسيير الخط الى المدينة منذ عام ١٩٤٨ من زاوية دينية روحية تهدف الى تذليل مشكلة نقل الحجاج المسلمين لاداء الفريضة المقدسة آخذين بعين الاعتبار دون شك اهمية ربط اقطار عربية ثلاث متجاورة بطريق نقل يوطد أواصر العلاقات التجارية والاقتصادية بينها بغض النظر عن الجدوى الاقتصادية البحتة التي لم يتناولها البحث حتى الآن .

ثانياً – اصبح لهذا المشروع الآن لدى الرأي العام الإسلامي والعربي أهمية خاصة وربما صفة سياسية معينة .

ثالثاً – الدراسات الأولية التي اعدتها الشركات الهندسية الاستشارية والمهندسون العرب حتى بداية تنفيذ المشروع عام ١٩٥٥ وبعد البدء بتنفيذ المشروع لمدة معينة من حيث المواصفات الفنية وتكاليف المشروع ومتمماته كانت مشوبة بعيوب كثيرة منها :-

أ – نقص المواصفات الفنية .

ب – اخطاء في تقدير كميات العمل في المشروع وكميات المواد اللازمة له .

جـ – تقديرات بعيدة جداً عن الصواب فيما يتعلق بتكاليف المشروع وبالتالي النفقات التي تترتب على كل من حكومات الدول الثلاث ، الأمر الذي اضطر المسؤولين عن تنفيذ المشروع الى تعديل تقديراتهم بين الحين والآخر ، فارتفعت تكاليف المشروع الاساسي (اعادة تسيير الخط فقط) من اربعين مليون ليرة سورية التي قدرت في البداية الى حوالي (١٣) مليون دينار اردني نتيجة الزيادة في كميات الاعمال ، والمواد الاضافية . بالاضافة الى حوالي (٩) ملايين دينار قيمة المشاريع المتممة والتي ابين تفصيلاتها في التقرير المرفق .

اما الموضوع او المشكلة التي تجابهنا الآن فهي ما يلي :-

قدرت شركة ايركس الهندسية الاستشارية الاميركية وكذلك شركة بيكر الهندسية الاستشارية الالمانية ، وشركة سمرسون البريطانية ، كميات القضبان الحديدية والعوارض القديمة الصالحة لاعادة الاستعمال بحوالي (٤٠٠) كيلومتراً .

الا اننا كلفنا مؤخرا وبمناسبة البدء بتنفيذ اعمال تمديد القضبان لجنة مؤلفة من مهندسين يمثلون المكتب الفني التابع لادارة المشروع وشركة شندلي الفرنسية (متعهد تمديد القضبان) وشركة مارتن كاولي المتعهد الرئيسي لاعادة بناء الخط بالتعاون مع مهندسين من السكك الحديدية الهندية ، اعادة تصنيف وفحص القضبان الحديدية والعوارض التي نزعت من الخط القديم ورتبت في اماكن مختلفة على طول مسار الخط وبعد عملية تصنيف دقيقة استغرقت ستة أشهر تلقينا تقرير اللجنة الذي يؤكد ان كمية القضبان والعوارض الحديدية القديمة التي يمكن اعادة استعمالها في الخط لا تتجاوز بحال من الأحوال (عشرين كيلومتراً فقط) وهذا يتطلب رصد مبالغ اضافية من المال لشراء ما يلزم لبناء (٤٠٠) كيلومتراً من القضبان والعوارض والروابط تقدر قيمتها بحوالي (٣٫٥٠٠٫٠٠٠) (ثلاثة ملايين ونصف مليون ديناراً اردنياً) (كذا) .

رفع مجلس ادارة المشروع الموضوع الى الهيئة العليا (وزراء المواصلات والنقل) لاتخاذ القرار اللازم لتأمين الأموال الاضافية .

في شهر تموز الماضي التقى في (البحرين) كل من معالي وزير النقل الاردني السابق ومعالي وزير مواصلات المملكة العربية السعودية الشيخ محمد عمر توفيق وبحثا عرضا الموضوع آنف الذكر ، فأبدى معالي وزير

المواصلات السعودي ان حكومته ربما لا توافق على دفع ما يترتب عليها من هذه النفقة الجديدة ، او النفقات المطلوبة لبناء المشاريع المتممة ، لعدم توفر الأموال اللازمة لدى حكومته من ناحية ، وعدم قناعة حكومته بالجدوى الاقتصادية للمشروع من ناحية أخرى ، وعرض على معالي وزير النقل الاردني فكرة السير في المشروع فقط في حدود المواد المتوافرة حالياً (القضبان والعوارض الحديدية الجديدة) التي تغطي (٣٨٠) كم فقط من الخط البالغ طوله (٨٤٥) كم وتجميد المشروع بعد ذلك الى اجل غير محدود ، وتعويض المتعهد عن الاضرار التي تلحق به نتيجة هذا التجميد وفسخ العقد . وطلب الى معالي وزير النقل الاردني ايصال رأيه هذا الى حكومة المملكة الاردنية الهاشمية لدراسته وموافاة الجانب السعودي بموقف الحكومة الاردنية قبل اجتماع (الهيئة العليا للمشروع) المزمع عقده خلال شهر ايلول الحالي وذلك للاستنارة برأي الحكومة الاردنية ، قبل عرض رأيه هذا على حكومته التي على ما يبدو تؤيد وجهة نظره بهذا الصدد .

للاسباب التي وردت اعلاه كلفني معالي وزير النقل السابق باعتباري رئيسا للجانب الاردني في مجلس ادارة المشروع بوضع تقرير مفصل حول هذا الموضوع مع جميع المقترحات الممكن اخذها بعين الاعتبار ونتائج كل منها بالنسبة لحكومة المملكة الاردنية الهاشمية . لذا فقد اعددت التقرير المرفق ويتضمن :-

أولاً - استعراضا موجزا لتاريخ المشروع ومراحل اعداد دراساته وتنفيذه .

ثانيـاً – الوضع المالي بشكـل عـام والالتـزامـات الماليـة الطارئة واللازمـة للمشروع في الوقت الحاضر .

ثالثاً – تكاليف المشاريع المتممة .

رابعاً – تجميد المشروع والنتائج المالية وغير المالية التي تترتب ، سواء للمتعهد أو على الدول المشتركة في المشروع .

خامساً – المقترحات البديلة لاقتراح معالي وزير المواصلات السعودي على ضوء المصلحة العامة للمملكة الاردنية الهاشمية .

سادساً – مطالبات المتعهد المالية للتعويض على الاضرار والخسائر التي سيتحملها نتيجة تجميد المشروع أو تطبيق أي اقتراح من الاقتراحات البديلة على ضوء نصوص العقد والقوانين العامة والاعراف الدولية .

لذا وعطفا على البحث الذي دار حول الموضوع بين دولة رئيس الوزراء السابق ومعالي وزير النقل ، أرجو التكرم بدراسة هذا الكتاب مع دولة رئيس الوزراء واتخاذ ما تراه الحكومة الاردنية من قرار على ضوء ما تضمنه التقرير المرفق أو أية دراسات وابحاث إضافية ترونها مناسبة .

وتفضلوا معاليكم بقبول فائق الاحترام ،،

نسخة/ لدولة رئيس الوزراء الأفخم .

رئيس الجانب الاردني في مجلس ادارة مشروع
اعادة تسيير الخط الحجازي الى المدينة المنورة
مدير عام الخط الحجازي الاردني
ابراهيم الحباشنة

الوثيقة رقم ١

الرقم :– ١/٥٨ ١٩٦٩/٤/١٩ بريد مسجل

لمقام الهيأة (الهيئة) العليا للخط الحديدي الحجاري الموقرة

سادتي أصحاب المعالي ،

نتشرف بان نقدم لكم وافر الاحترام وبان نعرض ما يلي :–

أولاً – بتاريخ الحادي والعشرين من تشرين الأول ١٩٦٨ تم توقيع اتفاق بين الهيأة (الهيئة) العليا الموقرة وبيننا بصدد عدد من المواضيع مدرجة فيه ومن ضمنها قيمة الأعمال الزائدة والإضافية وكذلك قيمة التوريدات الزائدة والاضافية . وتنص المادة الثالثة من الاتفاق المذكور على ما يلي :–

«يدفع (٦٠) في المائة من قيمة الأعمال الزائدة والاضافية الموافق عليها وكذلك من قيمة التوريدات الزائدة والاضافية الموافق عليها ويجمد دفع (٤٠) في المائة الباقي منها .»

ثانياً – من المسلم به قانونياً ومنطقياً ان أي اتفاق انما يسري مفعوله ويعمل به ابتداءً من تاريخه ، وتسري احكامه فقط على الاعمال والتصرفات التي تقع بعد ذلك التاريخ ، ولا يمكن ان تسري احكامه على المعاملات السابقة لتاريخه الا اذا ورد في ذلك الاتفاق نص صريح ينص على وجه التحديد وبصراحة على ان احكام الاتفاق تسري على المعاملات السابقة لتاريخه . لا يوجد مثل هذا النص في الاتفاق المشار اليه ولا في المادة

الثالثة منه . ولذلك فان ترتيب الدفع والتجميد المنصوص عليه في المادة الثالثة هذه انما يسري مفعوله على الاعمال الزائدة والاضافية التي يجري القيام بها بعد تاريخ الاتفاق المذكور ، وكذلك على التوريدات الزائدة والاضافية التي يجري استيرادها بعد هذا التاريخ . ولا يمكن بأي حال من الأحوال تطبيق ترتيب الدفع والتجميد المنصوص عليه في المادة الثالثة على ما سبق تاريخ الاتفاق من أعمال وتوريدات زائدة واضافية .

ثالثاً - فهمنا مؤخراً ان المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي اخذت تطبق احكام المادة الثالثة المبينة اعلاه على قيمة الاعمال الزائدة والاضافية التي جرى القيام بها قبل تاريخ الاتفاق المشار اليه والتي تم بالفعل دفع قيمتها لنا قبل هذا الاتفاق ، وذلك كما يستنتج من كتابها رقم م/١٢٥/٢٧١ تاريخ ١٦ نيسان ١٩٦٩ . فبينما كانت المديرية العامة قبل الاتفاق تدفع لنا ثلثي قيمة الاعمال الزائدة والاضافية نقدا والثلث الباقي سندات ، اخذت بعد الاتفاق تعيد المحاسبة على مجموع ما تم انجازه من اعمال زائدة واضافية في المشروع بما في ذلك ما انجز منها قبل تاريخ الاتفاق وما تم بالفعل قبض قيمته من قبلنا ، وذلك بان تسجل لحسابنا (٦٠٪) من قيمة هذه الاعمال السابقة واللاحقة وتجميد الرصيد البالغ (٤٠٪) من هذه القيمة . وقد نجم عن هذا الامر من حيث النتيجة ليس فقط تجميد دفعات مستحقة لنا لقاء اعمال زائدة

واضافية انجزت بعد تاريخ الانفاق ، وانما ايضا استعادة دفعات صرفت لنا في السابق عن الاعمال الزائدة والاضافية المنجزة قبل تاريخ الاتفاق المشار اليه . بكل احترام ، ان هذا الاجراء ، فضلا عن مخالفته لشروط الاتفاق نصا وروحا ، لهو مجحف بحقوقنا ويسبب لنا افدح الاضرار ، مما يوجب العودة عنه دون ابطاء .

رابعا – على التناوب ، وبدون أي اجحاف بموقفنا القانوني المبين أعلاه ، ومع احتفاظنا بكافة حقوقنا ، فاننا نعرض ما يلي :

لقد نصت المادة الخامسة من الاتفاق المذكور على ما يلي :–

«يمكن للهيأة (للهيئة) العليا بقرار منها الافراج جزئياً أو كلياً عن السندات أو المبالغ المجمدة حسب المواد ٢ و٣ و٤ من هذا الاتفاق وحسب تقدم سير العمل .»

ونرغب هنا ان نبين للهيأة (للهيئة) العليا الموقرة مدى التقدم الذي احرزه سير العمل ما بين تاريخ الاتفاق المشار اليه وتاريخ اليوم :

أ) اشترينا مجموعة ضخمة من معدات وآلات وادوات تمديد السكة من فرنسا والمانيا وكندا والولايات المتحدة بما قيمته اربعمائة وخمسون الف دينارا اردنيا . وقد وصل فعلا قسم كبير من هذه المعدات الى الورشات وماتزال البقية تصل تباعا كل اسبوع .

ب) اشترينا ست قاطرات ديزل كهربائية جديدة من فرنسا بما قيمته مائتان وخمسون الف دينارا اردنيا ، وسيبدأ وصول هذه القاطرات في شهر حزيران المقبل .

جـ) ان متعهد تمديد السكة ، شركة شيندوليه وشركاه الفرنسية ، قائم بكل جد بمد الخط بمعدل نصف كيلومتر في اليوم ، وطاقة التمديد هذه بارتفاع مستمر تبعا لوصول المزيد من شحنات معدات تمديد السكة . كما ان الخبراء والاختصاصيين الاجانب يفدون تباعا الى ورشة التمديد وقد بلغ عددهم الآن عشرة اشخاص يتمتعون بمختلف الاختصاصات اللازمة لتنفيذ التمديد .

لذلك فاننا نعرض بكل احترام ان سير العمل قد تقدم الآن تقدما حسنا للغاية ، بما في ذلك اعمال تمديد السكة ، وان جميع الدلائل الحالية تؤكد بوضوح على ان العمل في المشروع يتقدم ويسير بنجاح .

استناداً الى ما تقدم ، فاننا نرجو الهيأة (الهيئة) العليا الموقرة ان تقرر الافراج عن المبالغ والسندات المجمدة ، وذلك تطبيقاً للمادة الخامسة من الاتفاق المشار اليه اعلاه . ونبين ان اتخاذ الهيأة (الهيئة) العليا لمثل هذا القرار انما هو افضل دعم للمشروع في هذا الوقت الذي اصبحت فيه كل الظروف مؤاتية ومتجهة لانجاز العمل . وبعد ان تكبدنا النفقات الكبيرة المبينة اعلاه ، وقدرها سبعمائة الف دينارا اردنيا ، لشراء القاطرات والمعدات اللازمة لتمديد السكة ، فان الافراج عن المبالغ والسندات المجمدة يؤدي الى تحقيق مصلحة الفريقين وضمان استمرار سير العمل وانجاح المشروع .

وتفضلوا ، اصحاب المعالي ، بقبول اسمى الاحترام ،،

أسعد شكري

المدير العام/ الممثل

الوثيقة رقم ٢

١١٢٥/٢   ١٩٦٩/٥/١٠

السيد مدير المكتب الفني
المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي ،
عمان

الموضوع : تصنيف المواد القديمة

تحية وبعد ،

لاحقا لكتابنا رقم ١١٢٢/٢ تاريخ ١٩٦٩/٤/٣٠ ، نرجو اعلامكم بان فرقة تصنيف المواد القديمة قد انتهت من الاعمال الموكلة اليها بتاريخ ١٩٦٩/٥/٣ ، هذا ونرفق طيه كشفا موقعا من قبل ممثلي الادارة والمتعهد ومتعهد التمديد يبين نتيجة فرز وتصنيف مواد السكة القديمة .

نرجو التفضل بالاطلاع واعلامنا ما اذا كنتم ترغبون باستعمال المواد القديمة وتعيين الاماكن والكميات العائدة لذلك ، كما نرجو اعلامنا ما اذا كنتم ترغبون شراء مواد جديدة وبيان الكميات والأماكن العائدة لهذه المواد ، آملين ان يتم كل ذلك في اقرب وقت ممكن لنتمكن من تنفيذ تمديد الخط وفق البرنامج .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،

فؤاد مالك
المدير

نسخة : السيد المدير العام .
المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي – دمشق . سوريا

الوثيقة رقم ٣

الرقم :- ٧١/١ في ١٩٦٩/٦/١٠ بريد مسجل

لمقام الهيأة (الهيئة) العليا للخط الحديدي الحجازي ،

سادتي أصحاب المعالي ،

تحية طيبة وبعد ،

قامت شركتنا في الاشهر الماضية بالاشتراك مع المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي بطلب منها وبالاشتراك ايضا مع متعهد تمديد السكة شركة شيندوليه وشركاه بتصنيف مواد الخط القديمة . وقد انتهى التصنيف المذكور بتاريخ ١٩٦٩/٥/٣ وقدمنا لمديرية المكتب الفني في عمان ولمقام المديرية العامة في دمشق نتيجة التصنيف موقعة من المهندسين الممثلين للجهات الثلاثة المذكورة أعلاه التي اشتركت فيه ، وذلك بموجب كتابنا رقم ١١٢٥/٢ تاريخ ١٩٦٩/٥/١٠ المرفقة صورة عنه وتتلخص نتيجة التصنيف بان قدرا يسيرا جدا من مواد السكة القديمة سيكون قابلا للاستعمال في تمديد الخط .

لذا وحيث ان مواد الخط الملحوظة في العقد والتي تم شراؤها تنفيذا له تكفي فقط لمسافة ٣٨٢ كيلومترا من السكك و ٤٣٥ كيلومترا من العوارض ، ولما كان طول الخط هو ٨٤٣ كيلومتراً عدا خطوط الاجتناب في المحطات ، فمن الواضح انه يتوجب شراء سكك جديدة لطول ٥٠٠ كيلومتر تقريبا وعوارض جديدة لطول ٤٠٠ كيلومتر تقريبا وما يتبع ذلك من لوازم وقطع للتثبيت وذلك بالاضافة لما جرى شراءَهُ بموجب العقد .

ويتطلب تحقيق هذا الخطوات التالية :

١) رصد المبالغ اللازمة من قبل الحكومات الثلاث لشراء مواد السكة المنوه بها وان تقديرنا الأولي لهذه المبالغ يفوق ثلاثة ملايين دينار اردني .

٢) اتخاذ قرار بشأن العوارض الجديدة التي ستستعمل لتحديد ما اذا كانت من الخشب أو الخرسانة أو الحديد .

٣) التفاوض على واجراء ملحق للعقد بينكم وبيننا بشأن تنفيذ كامل هذه العملية .

وكانت المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي قد وجهت الينا كتابيها رقم د.م/٢١٧ تاريخ ١٩٦٩/٣/٢٩ ورقم د.م/٢٩٥ تاريخ ١٩٦٩/٤/٢٤ واللذين نقتطف منهما العبارتين التاليتين :

« ونود ان نلفت انتباهكم بان تأخير تصنيف المواد واستيراد البديل عن غير الصالح منها سينجم عنه تأخير في تمديد القضبان وبالتالي تأخير انجاز المشروع في الموعد المتفق عليه»

«اننا نلفت انتباهكم مرة أخرى الى أهمية هذا الموضوع ونخطركم بان أي تأخير في قيامكم بهذه المهمة قد يتسبب في تأخير انجاز المشروع بأكمله فتقع مغبته عليكم»

ويتضح من هذا ان المديرية العامة شاعرة بمدى أهمية الاسراع في

اتخاذ قرار بشأن المواد الجديدة الضرورية للمشروع لتجنب التأخر في تمديد السكك وانجاز المشروع .

من الواضح حسب برنامج العمل اننا سننتهي من مد الـ٣٨٢ كيلومترا الموجودة سككها لدينا في أو حوالي ربيع عام ١٩٧٠ . ولذلك فان مواد الخط المتوجب شراءها مجددا يجب ان يبدأ وصولها بكميات كافية الى الموقع في أواخر شتاء عام ١٩٧٠ .

ومن جهة أخرى فقد درسنا مع الشركات الصانعة لمواد السكة مدد التسليم والشحن التي تتطلبها هذه المواد فتبين لنا بانه حتى يبدأ وصول المواد الى موقع العمل بصورة كافية قبيل ربيع ١٩٧٠ ، يجب ان يوصّى عليها ويثبت طلبها بشكل نهائي في شهر آب ١٩٦٩ على أبعد حد .

من كل ما تقدم يتضح انه ما لم يتم خلال هذا الشهر أو الشهر القادم اتخاذ قرار ايجابي ونهائي بهذا الصدد من قبل هيئتكم الموقرة من اجل شراء مواد السكة الجديدة وتنفيذ الخطوات الثلاث المقترحة أعلاه مع ما يتفرع عنها ، فان العمل في تمديد السكة سوف يتعرض للتأخير في المستقبل ، الأمر الذي لن يكون على مسؤوليتنا بل ويستتبع التعويض علينا من قبلكم عن كل ضرر يلحق بنا من جراء ذلك .

ونظرا لأهمية هذا الموضوع ولعدم استلامنا الجواب على كتابنا رقم ١١٢٥/٢ المشار إليه أعلاه سمحنا لانفسنا بمخاطبتكم راجين اعارة الموضوع ما يستحق الاهتمام ، واننا على كل حال نحتفظ بكافة وجميع

حقوقنا العقدية والقانونية وخاصة ما يعود للتعويض علينا عن أي ضرر يلحق بنا من جراء التأخير في الاتفاق معنا على شراء مواد جديدة والاعمال المتعلقة بها أو من جراء عدم اجراء مثل هذا الاتفاق .

وتفضلوا يا أصحاب المعالي بقبول اسمى الاحترام ،،

فؤاد مالك

المدير

أسعد شكري

المدير العام/ الممثل

الوثيقة رقم ٤

الرقم :- ١١٠٨/٢ ١٩٦٩/٣/١٣

السيد مدير المكتب الفني المحترم
المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي .
ص .ب (٩١١٢) عمان .

تحية طيبة وبعد ،

إشارة الى كتابكم رقم ف/٤/٣/١/١٢٠ تاريخ ١٩٦٩/٣/٩ نرجو أن نبين لكم ما يلي :-

بناء على المذاكرة التي اجريناها معكم ومع سيادة المدير العام بصدد تحزيم شامل لكل العوارض الخشبية بدلا من الاكتفاء بتحزيم العوارض المخالفة للشروط ، فقد اجرينا دراسة لكلفة هذا التحزيم على ضوء الاصول المتبعة من الشركة الوطنية للخطوط الحديدية الفرنسية ، ونعدكم بتقديم هذه الدراسة بعد استكمال لبعض النواحي الفنية فيها بنهاية هذا الشهر . وهذا ويمكنكم عند ذلك تقرير ما اذا كنتم ترغبون باجراء تحزيم شامل لكل العوارض ام الاكتفاء بتحزيم العوارض المخالفة للشروط . وعلى ضوء قراركم نستطيع تقرير نوع وحجم المعدات اللازمة والواجب شراؤها من قبلنا لتنفيذ ذلك .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،

فؤاد مالك
المدير

نسخة : السيد المدير العام الأكرم ،
المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي ، دمشق

الوثيقة رقم ٥

الرقم :- ٥٧/٢   في ١٩٦٩/٣/٣٠

السيد مدير المكتب الفني المحترم

المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي .

ص.ب (٩١١٢) عمان .

تحية طيبة وبعد ،

تبين لدى المباشرة بتنفيذ أعمال تمديد السكة أن عدداً كبيراً من العوارض الخشبية قد أخذ يتشقق عند دق المسامير المرنة في العوارض .

وقد درسنا هذه المشكلة مع شركة شيندوليه وشركاه ، وهي المسؤولة عن تخطيط وتمديد السكة ، فافادت الشركة المذكورة بان العادة المتبعة في فرنسا والمانيا وبعض الدول الأخرى هي تحزيم العوارض الخشبية بأطواق من الحديد عند طرفي العارضة وذلك قبل وضعها على الخط . وان فائدة هذا الاسلوب لا تقتصر على منع تشقق العوارض عند التمديد ، بل تحفظ العوارض من التشقق ومن تفتت اطرافها اثناء الاستعمال ، وبذلك تطيل عمر العارضة الخشبية اضعاف عمرها فيما لو بقيت دون تحزيم .

ومن جهة أخرى قد درسنا كلفة التحزيم المسبق للعوارض وتحزيمها على الخط بعد التمديد فتبين لنا كما يتضح من المرفقات بان التحزيم على الخط يكلف ضعفي ما يكلف التحزيم المسبق ، ولذا بات من الأنسب أن يجرى ذلك خارج الخط قبل التمديد اقتصاداً في الكلفة على الادارة التي ستتولى استثمار الخط الحديدي والتي ستكون مضطرة حتما الى تحزيم جميع عوارض الخط في المستقبل اثناء الصيانة .

نرفق لكم طياً تحليلاً لاسعار تحزيم العوارض في الحالتين التاليتين :

أ) تحزيم كافة العوارض الخشبية قبل تركيبها على الخط وقد بلغ السعر /٥٧٥ر٠/ دينارا اردنيا للعارضة الواحدة .

ب) تحزيم العوارض بعد تركيبها على الخط وقد بلغ السعر /٣٢٨ر١/ دينارا اردنيا للعارضة الواحدة .

نرجو التكرم بدراسة ذلك في أقرب وقت ممكن وابلاغنا تعليماتكم بشأنه ليمكننا التوصية على صنع المعدات اللازمة في اوروبا واستيرادها واستيراد المواد الخاصة اللازمة لتنفيذ التحزيم على ضوء تعليماتكم بهذا الشأن .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،

فؤاد مالك
المدير

أسعد شكري
المدير العام/ الممثل

نسخة : السيد المدير العام الأكرم ،

المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي ،

ص .ب ٢٩٧٨ ،

دمشق/ سوريا

الوثيقة رقم ٦

تخفيض الجنيه الاسترليني

أولاً - النقاط موضوع البحث .

ان جميع النقاط موضوع البحث هنا نشأت كلها نتيجة لتخفيض الجنيه الاسترليني وهي :-

(أ) فيما اذا كان العقد الذي جرى عقده فيما بين صاحب العمل والمتعهد بتاريخ ١٩٦٣/١٢/٦ - وجميع ملحقاته - قد اعتمد الدينار الاردني (أو أية عملة أخرى) كعملة العقد .

(ب) فيما اذا كان يحق للمتعهد ان يطالب صاحب العمل بالفرق الناشيء عن تخفيض الجنيه الاسترليني .

ثانياً - المراجع :

ولإبداء الرأي فقد طالعت ودققت ما يلي :-

(أ) دفتر الشروط المعدل - معلومات للمشتركين في المناقصة .

(ب) دفتر الشروط المعدل - قسم الانفاق .

(ج) صورة كتاب تقديم العرض التي جاءت على الصحيفة ٣٣ من دفتر الشروط المعدل .

(د) الملحق رقم ١ تاريخ ١٩٦٣/١٢/٦ .

(هـ) الملحق رقم ٢ .

ثالثاً - النصوص المادية في العقد وملحقاته :

بالواقع فان السؤالين الواردين اعلاه متداخلان (كذا) والاجابة على السؤال الأول تجيب على السؤال الثاني . وبالاجابة عليهما يتوجب الرجوع الى النصوص التي وردت في العقد - وكافة ملحقاته - بهذا الخصوص وهي :-

دفتر الشروط المعدل - معلومات للمشتركين :

(١) لقد نصت المادة الخامسة بصراحة وتحديداً كما يلي :-

ان الدينار الاردني اتخذ اساساً للتسعير في تقديم العروض ويجري الدفع على الوجه الآتي :-

١- ما يتعلق بأجور اليد العاملة والتوريدات المحلية فيدفع بنسبة متساوية بالعملات السورية والاردنية والسعودية بطريقة تحويل العملة الاردنية المستحقة لكل من العملتين السورية والسعودية حسب اسعارها للشراء من قبل البنك في النشرة اليومية للمصرف المركزي في دمشق بتاريخ الاستحقاق .

٢- ما يتعلق بالتوريدات الخارجية فتدفع بالجنيه الاسترليني أو الدولار الاميركي على أساس أن الدينار الاردني مساو للجنيه الاسترليني كما يساوي ٢٫٨٠ (دولارين وثمانين سنتا اميركيا) .

٣- كفالة التمويل - تقوم الحكومات الثلاث . . . .
. . . . (كذا) بتقديم كفالات مصرفية مقبولة دولياً ومتساوية القيمة كل منها بنسبة ثلث المبلغ أو المبالغ التي ستستحق بموجب العقد الخ .

صورة كتاب تقديم العرض :

هذا الكتاب يشكل جزءاً من العقد وقد جاء على الصحيفة (كذا)

٣٣ من القسم العربي من دفتر الشروط المعدل . وقد وقعه المتعهد عند تقدمه للمناقصة . وقد جاءت فيه العبارة التالية :

ان القيمة الاجمالية في هذا العرض تشمل مجمل الاعمال والتوريدات وتبلغ ....(كذا) دينارا اردنيا .

الملحق رقم ١ تاريخ ١٩٦٣/١٢/٦ .

وقد جاءت فيه النصوص المادية التالية بخصوص النقاط موضوع البحث وهي :-

(أ) المادة ١- يتقاضى المتعهد لقاء قيامه بجميع الاعمال والتوريدات الموكولة اليه بموجب العقد مبلغا اجماليا قدره (٧٧٠٨٣١٥) دينارا اردنيا .

(ب) المادة ٧- وقد نصت بصراحة على ان قيمة العقد هي بالدينار الاردني كما ان قيمة اعمال اللحام والتلفونات والاشارات وتوفير العبارات وتنزيل المتعهد كلها بالدينار الاردني . وكذلك مبلغ السلفة المدفوعة الى المتعهد بالدينار الاردني .

(جـ) المادة ١٠- وقد جاءت فيها جميع المبالغ والارقام بالدينار الاردني بما في ذلك المبالغ والارقام المتعلقة بالتوريدات من عوارض وقضبان حديدية ومحاور تحويل وحلقات مرنة الخ .

(د) المادة ١٣- وقد جاء في الفقرة (أ) منها ما يلي :

تدفع الكشوف الشهرية بشيك واحد في احدى العملات الثلاث التي يطلبها المتعهد .

(هـ) المادة ١٤- وتنص كما يلي :-

تقدم اللجنة كفالة او كفالات عامة بذلك الجزء من مبلغ العقد المقدم كدين بحيث لا يتجاوز مبلغ ٤٣٦٩٠٠٠ دينار اردني . وتصدر هذه الكفالة أو تلك الكفالات عن بنك أو أكثر عالمي قوي يجري اختياره أو اختيارها من مجموعة بنوك متفق عليها .

جدول الكميات :

بالاضافة الى ذلك كله ، فان جدول الكميات الذي وقع مع العقد الاصلي والذي يشكل جزءاً لا يتجزأ منه يحدد اسعار كافة المواد (المحلية والمستوردة) والاعمال بالدينار الاردني حصرا وليس بأية عملية أخرى .

رابعا - الرأي القانوني :

١ . من مطالعة وتدقيق النصوص الواردة في دفتر الشروط المعدل والملحق رقم ١ ، يتبين بكل جزم وتأكيد ان الدينار الاردني هو عملة العقد وان التعاقد قد جرى على اساسه . والنصوص الصريحة التالية تؤيد ذلك وهي :

(أ) المادة الخامسة من دفتر الشروط المعدل - معلومات للمشتركين - نهاية صحيفة ٥ تنص حرفيا (ان الدينار الاردني اتخذ اساسا للتسعير في تقديم العروض) .

(ب) والمادة ٥ (١) منه تنص (ما يتعلق بأجور اليد العاملة والتوريدات المحلية فيدفع بنسبة متساوية بالعملات السورية

والاردنية والسعودية بطريقة تحويل العملة الاردنية المستحقة لكل من العملتين السورية والسعودية حسب اسعارها للشراء من قبل البنك في النشرة اليومية للمصرف المركزي في دمشق بتاريخ الاستحقاق .

(جـ) والمادة ٥ (٢) تنص حرفيا (ما يتعلق بالتوريدات الخارجية فيدفع بالجنيه الاسترليني او الدولار الاميركي على اساس ان الدينار مساو للجنيه الاسترليني كما يساوي دولارين وثمانين سنتا اميركيا .

(د) صورة كتاب تقديم العرض (الصحيفة ٣٣ من دفتر الشروط المعدل) وقد جاءت فيها العبارة التالية (ان القيمة الاجمالية في هذا العرض تشمل مجمل الاعمال والتوريدات وتبلغ .... دينار اردني) .

(هـ) جدول الكميات الملحق بالعقد وقد جاءت فيه اسعار الاعمال وكامل التوريدات - محلية واجنبية - بالدينار الاردني حصرا .

(و) المادة الأولى من الملحق رقم ١ تنص (يتقاضى المتعهد لقاء قيامه بجميع الأعمال والتوريدات الموكولة اليه بموجب العقد مبلغاً اجمالياً قدره ٧٧٠٨٣١٥ ديناراً أردنياً .

(ز) المادة ٧ منه - ونصت بصراحة على ان قيمة العقد بالدينار الاردني كما حددت قيمة عدة أعمال أخرى بالدينار الاردني أيضاً .

(ح) المادة ١٠ منه - وحددت اسعار التوريدات من عوارض وقضبان حديدية بالدينار الأردني .

(ط) المادة ١٤- وهذه تتعلق بالكفالات التي تقدمها البنوك الدولية . وقد نصت على ان تقدم الكفالات بمبلغ لا يتجاوز ٤٣٦٩٠٠٠ دينار اردني .

٢ . هذه هي النصوص التي جاءت في العقد وملاحقه والمتعلقة بهذا الموضوع . ومن تدقيقها يتبين :-

(أ) ان الاتفاق قد جرى على اساس ان الدينار الاردني هو عملة العقد . ولهذا السبب تقدم العرض بالدينار الاردني وحددت قيمة العقد كاملاً اينما وردت بالدينار الاردني . وحددت كذلك قيمة الاعمال والتوريدات اينما وردت بالدينار الأردني .

(ب) وحينما تجري الدفعات للمتعهد بما يتعلق بأجور اليد العاملة والتوريدات المحلية في العملات الثلاث ، فان الاساس هو المبلغ المستحق للمتعهد بالدينار الاردني ويجري تحويله من العملة الاردنية الى العملتين السورية والسعودية حسب سعر الدينار في العملتين في البنك المركزي في دمشق بتاريخ الاستحقاق .

(جـ) وبما يتعلق بالتوريدات الخارجية ، فان الدفعات تدفع الى المتعهد بالاسترليني أو الدولار على اساس سعر الدينار بتاريخ توقيع العقد بالنسبة للاسترليني والدولار - أي دينار اردني يساوي جنيه استرليني أو دولارين و٨٠ سنتاً .

(د) أي أن استحقاق المتعهد بالدينار الاردني هو دائماً الاساس لأي مبلغ يقبضه من صاحب العمل سواء قبضه بالدينار الاردني أو بأية عملة أخرى وفي الحالة الأخيرة، يحول الدينار الاردني الى عملة الدفع بالسعر المحدد لذلك صراحة في المادتين ٥(١) و(٢) من دفتر الشروط المعدل - معلومات للمشتركين - .

٣ . ولذلك فانني وعلى ضوء ما تقدم أرى ما يلي :-

(أ) ان الدينار الاردني هو عملة العقد ولجميع مقاصده .

(ب) ان ما ورد في المادة الخامسة (١) و(٢) من دفتر الشروط المعدل - معلومات المشتركين - من حيث الدفع بالعملة السورية أو السعودية في حالة الفقرة (١) أو بالاسترليني والدولار في حالة الفقرة (٢) ان هي الا طريقة للدفع ولا تغير من واقع الاتفاق بان الدينار الاردني هو عملة العقد .

(جـ) ومن جهة أخرى، فان الفقرتين المذكورتين تنصان على وجه التحديد على سعر التحويل من الدينار الى العملة السورية أو السعودية أو الاسترليني أو الدولار . والفريقان مقيدان بهذا السعر المحدد بغض النظر عن أية تطورات تجري على اسعار أي واحدة أو أكثر من هذه العملات .

(د) وتبعا لذلك فان المتعهد محق بموجب العقد بالمطالبة بالفرق الناشيء عن تخفيض الجنيه الاسترليني .

شركة مارتن كاولي ريلوي كونستراكشن ليمتد

و

آلدرتن كونستراكشن وستمنستر ليمتد

متعهدو تسيير الخط الحديدي الحجازي

MARTIN COWLEY RAILWAY CONSTRUCTION CO. LTD.

and

ALDERTON CONSTRUCTION WESTMINSTER LTD.

Contractors for the Recommissioning of the Hedjaz Railway Line

P. O. B. 1831
Tel. 41813 - 41190
Cable : HIJAZCO

ص.ب ١٨٣١
هاتف ٤١٨١٣ و ٤١١٩٠
برقياً : حجازكو

الرقم :- ٩١/١ عمان في ١٩٦٩/٩/١٧ باليـــــد

لمقام الهيأة (الهيئة) العليا للخط الحديدي الحجازي ،

دمشق

سادتي أصحاب المعالي ،

تحية واحتراماً وبعد ،

نغتنم فرصة اجتماع هيأتكم (هيئتكم) الموقرة ونتشرف بأن نقدم لمعاليكم هذه المذكرة التي نبين فيها المواضيع المعلقة بينكم وبيننا ، راجين البت بها معنا أثناء الدورة الحالية للهيأة (للهيئة) ، لما لذلك من أهمية بالغة بالنسبة لمشروع اعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي ، ونظراً لأنه سبق لنا ان تقدمنا من هيأتكم (هيئتكم) الكريمة ومن مديريتكم العامة ومن مكتبها الفني بطلبات معينة حول ذات المواضيع ، فاننا سنقتصر في هذه المذكرة على اعطاء معاليكم خلاصة عن المواضيع المعلقة ونرفق بها نسخا عن أهم كتبنا السابقة للرجوع اليها عند الاقتضاء .

أولاً - تجميد المدفوعات :

بموجب اتفاق ١٩٦٨/١٠/٢١ يتم تجميد ٤٠٪ من قيمة الاعمال

الزائدة والاضافية ويدفع ٦٠٪ منها . عند تطبيق هذا الاتفاق اعطته المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي مفعولا رجعيا بحيث استعادت منا مبالغ مدفوعة لنا قبل الاتفاق المذكور وجمدتها وذلك بحسم هذه المبالغ من الدفعات التي استحقت لنا بعد الاتفاق المشار اليه . وعلى الفور تقدمنا الى الهيأة (الهيئة) العليا الكريمة باعتراضنا على هذا الاجراء المخالف للاتفاق وذلك لان كل اتفاق يعتبر ساري المفعول من تاريخ توقيعه الا اذا ورد نص يخالف ذلك ، وليس في الاتفاق المذكور مثل هذا النص المخالف . وقد ضمنّا اعتراضنا هذا طلبا آخر بالافراج عن كافة المبالغ والسندات المجمدة ، وذلك تطبيقا للمادة الخامسة من اتفاق ١٩٦٨/١٠/٢١ التي تنص على ما يلي :

«يمكن للهيأة (للهيئة) العليا بقرار منها الافراج جزئيا أو كليا عن السندات أو المبالغ المجمدة حسب المواد ٢ ، ٣ ، ٤ من هذا الاتفاق وحسب تقدم سير العمل» .

وعززنا طلبنا ببعض الوقائع أهمها ما تم شراؤه من قبلنا بعد اتفاق ١٩٦٨/١٠/٢١ من معدات وآلات وادوات لتمديد السكة بلغت قيمتها حوالي اربعمائة وخمسين الف دينار اردني ، وكذلك الست قاطرات الديزل الكهربائية بما قيمته مائتان وخمسون الف دينار اردني ، ووصول معظم هذه المشتريات الى موقع العمل . وكذلك مباشرة متعهد تمديد السكة ، شركة شيندوليه وشركاه الفرنسية ، بمد الخط بجد وبطاقة متزايدة .

لذلك نرجو التكرم بالرجوع الى كتابنا رقم ٥٨/١ تاريخ

١٩/٤/١٩٦٩ الموجه الى الهيأة (الهيئة) العليا الموقرة (الوثيقة رقم ١) المرفقة صورة عنه ، والاستجابة لطلبنا الوارد فيه وهو الغاء التجميد على جميع المبالغ النقدية والسندات ، على اعتبار ان التجميد كان اجراءً مؤقتا بموجب اتفاق ٢١/١٠/١٩٦٨ فرضته ظروف معينة كانت سائدة وقت الاتفاق المشار اليه ولم تعد قائمة منذ تاريخ تقديم الطلب .

ثانيا – مواد السكة القديمة :

ان مواد السكة الجديدة الملحوظة في العقد القائم بينكم وبيننا تكفي فقط لتمديد (٣٨٢) كيلومترا من السكك و(٤٣٤) كيلومترا من العوارض ، على اعتبار انه ، في تقدير المهندس المستشار (بيكر) والادارة يمكن اعادة استعمال مواد السكة القديمة لتمديد المسافة الباقية وهي (٤٧٨) كيلومترا من السكك و(٤٢٦) كيلومترا من العوارض .

غير انه بنتيجة التصنيف الذي اجرته مؤخرا ، بناء على طلب الادارة ، هيأة (هيئة) مشتركة من المهندسين تمثل الادارة والمتعهد ومتعهد التمديد (شيندوليه) ، تبين انه على النقيض من ذلك سوف لا يكون بالاستطاعة الا استعمال القدر اليسير جدا من مواد السكة القديمة ، وانه لا بد من شراء مواد جديدة تفوق قيمتها ثلاثة ملايين دينار اردني .

وقد قدمنا الى الهيأة (الهيئة) العليا الكريمة طلبا نشرح فيه هذا الموضوع وندعوها الى التفاوض معنا لاجراء ملحق للعقد بشأن قيامنا بشراء هذه المواد الجديدة وتنفيذ هذه العملية ، على ان يتم ذلك قبل نهاية شهر تموز الماضي حتى لا يتعرض العمل في المستقبل لتأخير

تكون مسؤوليته وما ينجم عنها من تعويضات للمتعهد على عاتق الادارة . لذلك نرجو التكرم بالرجوع الى كتابنا رقم ١١٢٥/٢ تاريخ ١٩٦٩/٥/١٠ الموجه الى مكتبكم الفني (الوثيقة رقم ٢) وكتابنا رقم ٧١/١ تاريخ ١٩٦٩/٦/١٠ الموجه الى الهيأة (الهيئة) العليا الموقرة (الوثيقة رقم ٣) والمرفقة صورة عنهما ، والاستجابة لطلباتنا الواردة فيهما بشأن مواد السكة ، حتى لا يتعطل العمل بالمشروع .

ثالثاً - العوارض الخشبية :

قمنا ، باشراف الادارة وموافقتها ، باستيراد العوارض الخشبية طبقاً للمواصفات التي ينص عليها العقد القائم بينكم وبيننا . ويعزز ذلك شهادات التفتيش المرفقة مع كل شحنة منها والصادرة عن الهيأة (الهيئة) المختصة في الحكومة الاسترالية والمعتمدة سلفا من قبل الادارة .

ولدى المباشرة بدق المسامير المرنة في هذه العوارض اثناء تمديد السكة ، اخذت نسبة كبيرة من العوارض تتشقق بنتيجة ذلك ، الامر الذي حدا بنا الى ان نقترح على الادارة تحزيم أطراف العوارض الخشبية جميعها باطواق حديدية وفق ما هو متبع عادة في عدد من الدول الاوروبية . وان هذا الاجراء لو طبق لمنع التشقق الى حد بعيد وحفظ العوارض واطال في عمرها على الخط اضعاف ما هو عليه لو بقيت دون تحزيم . وطلبت الادارة منا تقديم تحليل للاسعار يبين كلفة هذا التحزيم ، فاستجبنا لذلك بموجب كتابنا رقم ٥٧/٢ تاريخ ١٩٦٩/٣/٣٠ ومرفقاته . وقد اعلمتنا مديريتكم العامة بكتابها رقم ٠/د.م/٦٥٧ تاريخ ١٩٦٩/٨/٢١ ان هذا الموضوع هو في جملة المواضيع المعروضة على

هيأتكم (هيئتكم) الموقرة .

لذلك نرجو التكرم بالرجوع الى كتابينا رقم ١١٠٨/٢ تاريخ ١٩٦٩/٣/١٣ (الوثيقة رقم ٤) ورقم ٥٧/٢ تاريخ ١٩٦٩/٣/٣٠ (الوثيقة رقم ٥) الموجهين الى مكتبكم الفني والمرفقة صورة عنهما ، والتوصل الى اتفاق بينكم وبيننا حول اسعار ومواصفات تحزيم اطراف العوارض كلها باطواق حديدية ، على اعتبار ان العوارض الخشبية وقطر التثقيب والمسامير المرنة كلها من اختيار المهندس المستشار ، وبالتالي من مسؤولية الادارة .

رابعاً - المدفوعـــــات :

درجت الادارة على عادة التأخر في دفع استحقاقاتنا في اوقاتها . فعلى سبيل المثال دفعت الادارة كشوف الاعمال من شهر آب لغاية شهر كانون الأول ١٩٦٨ بتاريخ ١٦ نيسان ١٩٦٩ ، وعن شهري كانون الثاني وشباط ١٩٦٩ بتاريخ ٣ أيار ١٩٦٩ ، وعن أشهر آذار ونيسان وأيار ١٩٦٩ بتاريخ ٢ تموز ١٩٦٩ ، وعن شهر حزيران ١٩٦٩ بتاريخ ٢٨ آب ١٩٦٩ ، وما يزال كشفا الاعمال عن شهري تموز وآب ١٩٦٩ قيد النظر لدى الادارة . وكذلك درجت الادارة بذات الوقت على عادة عدم دفع استحقاقاتنا بكامل قيمتها . ولا شك ان الادارة تجد دوما ما تعتبره سببا او مبررا لذلك ، ومن اهم ما نذكره من هذه الاسباب الخلافات على أقيسة الاعمال بين مهندسي الادارة وبيننا . وتتمثل هذه الخلافات بصورة رئيسية في الاشكال التالية :

أ - عدم اعطائنا كامل حقوقنا كل شهر من الاعمال المنفذة فعلا

بداعي ان الحسابات النهائية سوف تعطي المتعهد كامل حقوقه ولن يضيع عليه شيء في النهاية .

ب - غياب بعض مهندسي الادارة عن بعض المواقع في الفترات المحددة لاقيسة الاعمال في أواخر كل شهر .

جـ - عدم قيام بعض مهندسي الادارة بمشاهدة الاعمال يوميا واعتماد اقيسة الاعمال الترابية التي يجب ان تحدد كل يوم تقريبا .

د - في بعض الحالات تعنت بعض مهندسي الادارة في مواقفهم وامتناعهم عن استلام وتدقيق كشوف الاعمال التي نقدمها لهم .

هـ - تأجيل أقيسة بعض الاعمال المنفذة في شهر ما الى الشهر الذي يليه بسبب غياب بعض مهندسي الادارة أو عدم تقديرهم لأهمية تأدية الدفعات الشهرية للمتعهد بكامل قيمتها وفي اوقاتها .

و - ان قسما كبيرا من الاعمال المنجزة لا يدفع حسب اسعار العقد بل يدفع عنه بنسب مئوية من هذه الأسعار جائرة بحقنا لانها ادنى بكثير من نسب انجاز الاعمال .

خامساً : لقد نتج عن ذلك تجميد مبالغ كبيرة من استحقاقاتنا ، وبصورة خاصة في اعمال الترابية والبلاست لمدّ السكة . واذا اضفنا ايضا ما يجمد بموجب اتفاق ١٩٦٨/١٠/٢١ ، وما يقتطع كتوقيفات قدرها (١٠٪) ، لوجدنا ان ما نقبضه في الوقت الحاضر لا يكاد يوازي (٣٠٪) من قيمة ما نفذناه وننفذه فعلا .

لذلك نرجو من هيأتكم (هيئتكم) الكريمة دراسة هذا الموضوع واصدار القرار اللازم بدفع كامل استحقاقاتنا في اوقاتها والتوقف عن اجراء الاقتطاعات لشتى الاسباب ، باستثناء التوقيفات المحددة بعشرة بالمائة حسب العقد . هذا مع العلم ان المبالغ المجمدة لنا حتى تاريخه بلغت نقدا وسندات حوالي سبعمائة الف دينار اردني عدا الفوائد المترتبة عليها الامر الذي يلحق بنا اضرارا جسيمة ويؤدي بالنتيجة الى الاضرار بمصلحة المشروع وتقدم سير العمل فيه .

سادساً - تخفيض الجنيه الاسترليني :

سبَقَ لنا ان تقدمنا لهيأتكم (لهيئتكم) الكريمة بمذكرة (الوثيقة رقم ٦) حول هذا الموضوع مرفقة بكتابنا المؤرخ ١٩٦٨/١٠/١٦ ، كما قدمنا الى مديريتكم العامة عدة تحفظات حول ذات الموضوع ، دون ان نتلقى استجابة او ردا تجاه مذكرتنا وتحفظاتنا .

لذلك نرجو التكرم بدراسة الموضوع واتخاذ قرار بتحميل الادارة مقدار التخفيض الحاصل على الجنيه الاسترليني .

سابعاً - استعمال مواد السكة في اعمال مرحلية مؤقتة :

تقتضي الضرورة الفنية النابعة من اسلوب تمديد السكة استعمال بعض موادها في اعمال مرحلية مؤقتة ستزول أولاً بأول مع تقدم العمل . وقد عمدت الادارة الى حسم قيمة هذه المواد المستعملة وفوائد سنداتها من استحقاقاتنا كأن هذه المواد لم تعد موجودة على الاطلاق . وحيث ان استعمالنا هذا ليس امرا شاذا في ورشات تمديد السكك ، ولا يترتب عليه أي ضرر للمواد ، وهو في الأصل مرحلة مؤقتة ستوضع بعدها جميع المواد في اماكنها النهائية على الخط ، لذلك نرجو من

هيأتكم (هيئتكم) الكريمة اصدار قرار بعدم حسم أي مبلغ من استحقاقاتنا بنتيجة الاستعمال المشار اليه . ونشير الى اننا سبق ان اعترضنا لدى مديريتكم العامة على الحسم بموجب كتابنا رقم ٤٢/١ تاريخ ١٩٦٨/١٢/١٨ (الوثيقة رقم ٧) المرفقة صورة عنه .

ثامناً : - ارتفاع الاسعار :

ان هذا الامر هو موضوع طلب مستقل (الوثيقة رقم ٨) قدمناه لهيأتكم (لهيئتكم) الموقرة اليوم ، وانما ندرجه هنا لمجرد التذكير به في جملة المواضيع الأخرى .

تاسعاً : - المهندس المستشار :

من مطالعة المواضيع المبينة اعلاه المتنازع عليها بين الادارة وبيننا ، يتضح ان معظمها انما هو في الاصل ذو منشأ فني او ذو جوانب فنية . وكذلك هو الأمر بالنسبة للمواضيع التي كانت موضع نزاع وتمت تسويتها فيما بين هيأتكم (هيئتكم) الموقرة وبيننا بشكل ودي ، واذا اضفنا الى ذلك الخلافات الفنية التفصيلية التي تنشأ كل يوم بين الادارة وبيننا ، لتبين ان وجود طرف ثالث حيادي بالشكل الوارد في المادة الثامنة من اتفاق ١٩٦٣/١٢/٦ وهو المهندس المستشار ، يجنب الادارة والمتعهد على السواء العديد من المشاكل المتنازع عليها في الوقت الحاضر والتي قد تزداد كلما تقدم العمل .

لذلك نرجو من هيأتكم (هيئتكم) الموقرة التكرم بدراسة هذا الموضوع بما يستحقه من اهتمام ، وتعيين مهندس مستشار يتمتع بالحصانة الكافية لممارسة صلاحياته العقدية .

يا أصحاب المعالي ،

هذه أهم مشاكلنا المشتركة القائمة الآن نضعها امام هيأتكم (هيئتكم) الكريمة في دورتكم الحالية وكلنا امل في ان لا تنفضّ اجتماعاتكم الا وقد تم الاتفاق بينكم وبيننا على حلول بشأنها ترضي جميع الاطراف المتعاقدة . غير اننا بالنظر لقلة انعقاد اجتماعات هيأتكم (هيئتكم) الموقرة ، نرجو من معاليكم اذا تعذر التوصل الى اتفاق بشأن الخلافات المشمولة بهذا الكتاب ، الامر الذي نأمل مخلصين عدم حصوله ، ان تتكرموا خلال دورتكم الحالية بالموافقة على حلها بطريقة التحكيم حسب نصوص العقد ، حتى لا تبقى مدة طويلة قائمة تشوش علاقاتنا المتبادلة وتعرقل سير المشروع . هذا مع العلم اننا كنا حريصين دوما وامتثالا لرغبتكم في الوصول الى تسوية حول مواضيع الخلاف المعلقة معكم كما فعلنا في السابق ، ولكننا نتقدم اليكم بهذا الطلب الآن وكلنا أمل بموافقتكم الكريمة على طلباتنا العادلة .

وتلبية لما جاء في كتاب معالي المدير العام رقم ٠/د.م/٧٠٩ تاريخ ٨ أيلول ١٩٦٩ الموجه الينا بشأن بقائنا على استعداد للاجتماع بهيأتكم (كذا) الكريمة اثناء دورتها الحالية ، فاننا نبين لمعاليكم انه يشرفنا ان نكون مستعدين لذلك .

وتفضلوا ، سادتي اصحاب المعالي ، بقبول أسمى الاحترام ،،

أسعد شكري

المدير العام/الممثل

الوثيقة رقم ٧

الرقم :- ١/٤٢ في ١٩٦٨/١٢/١٨

السيد المدير العام الاكرم ،

المديرية العامة لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي ،

ص .ب (٢٩٧٨) دمشق .

تحية طيبة وبعد ،

اشارة الى كتابيكم (كذا) رقم م/١٠٨٣/٤٦٨ ورقم م/١٠٨٤/٤٧٠ تاريخ ٦٨/١٢/١٥ ، نود ان نبين لكم اننا قد قبلنا مع الشكر السندات المفرج عنها والفوائد المحولة لحسابنا على اعتبار ان هذا الافراج وهذا التحويل هما من اصل استحقاقاتنا الفعلية لديكم من السندات والفوائد ولا يمثلان كامل هذه الاستحقاقات ، ذلك لاننا لا نقر الحسومات التي اجريتموها على السندات والفوائد بصدد فرق الوزن في الصفائح الفولاذية المستوردة فعلا والتي هي قيد الاستيراد لان هذه الصفائح مطابقة للمواصفات العقدية ، كما اننا لا نقر الحسومات التي اجريتموها على السندات والفوائد بصدد المواد المستعملة من قبلنا لان استعمالها هذا لا يخالف العقد ولا يترتب عليه بالتالي أي حسم من قبلكم .

لذلك نرجو التكرم بشطب هذه الحسومات والافراج عن المزيد من السندات وتحويل المزيد من الفوائد تصحيحا للوضع . كما نود ايضا ان نسجل تحفظنا حول حسابات السندات والفوائد عموما مؤكدين ضرورة

اعادة هذه الحسابات جميعها في المستقبل بصورة نهائية عندما تتوضح أسس هذه الحسابات على ان تعتبر الافراجات والتحاويل الجارية سابقاً والتي ستجري مستقبلا دفعات مؤقتة على الحساب . ونؤكد بهذه المناسبة تحفظنا وطلباتنا السابقة بصدد سعر الجنيه الاسترليني والدينار الاردني .

محتفظين بجميع حقوقنا ، نرجو التفضل بقبول فائق الاحترام ،،

فؤاد مالك	**أسعد شكري**
المدير	**المدير العام/ الممثل**

الوثيقة رقم ٨

الرقم :- ١/٩٢ في ١٩٦٩/٩/١٧ باليـــــد

لمقام الهيأة (الهيئة) العليا للخط الحديدي الحجازي ،

دمشق .

تحية واحتراما وبعد ،

نود ان نرفع الى اهتمام مقامكم أَمرا على جانب من الأهمية ازداد تأثيره على المشروع شهرا بعد شهر حتى بلغ حدودا تلحق بنا اضرارا بالغة مما اضطرنا الآن الى الكتابة لمقامكم الكريم بشأنه . انه ارتفاع في الاسعار قد ادى الى زيادة في تكاليف مجموع الاعمال التي لم تنفذ بعد بنسبة تقارب خمسين بالمائة من قيمتها المقدرة في قائمة الكميات والاسعار المتفق عليها . وليتسنى لهيأتكم (لهيئتكم) الموقرة الاقتناع بوجود هذه الحالة ، نرجو ان تسمحوا لنا بأن نعرض بعض التفاصيل عنها .

ان اسعار العقد تتألف بصورة رئيسية من العناصر التالية :

١- اجور اليد العاملة .

٢- مردود اليد العاملة .

٣-اجور المعدات .

٤- مردود المعدات .

٥- قيمة المواد .

٦- مصاريف التشغيل والنفقات العامة .

٧- الاربــــــاح .

اعتبارا من النصف الثاني من عام ١٩٦٧ أي مباشرة بعد حرب حزيران ، قد تعرضت العناصر ١ و٣ و٥ و٦ لارتفاع الاسعار المشار اليه ، كما تعرض العنصران (العنصرين) ٢ ، ٤ لنقص اساسي ادى الى الزيادة في التكاليف حسبما هو مذكور أعلاه ايضا . وسنعرض فيما يلي كلا من هذه العناصر على حدة .

أولاً - **ارتفاع اجور اليد العاملة** : لدينا مثالان واضحان على ذلك .

قبل حزيران ١٩٦٧ كانت اجرة العامل العادي ٥٠٠ فلس/ اليوم . بعد ذلك ارتفعت هذه الاجرة حتى بلغت ١٢٠٠ فلس/ اليوم ولم تنقص بعد ذلك . هذا مثل واضح يستطيع ان يؤكده دون تردد كل من له علاقة بأعمال التعهدات في الاردن . في النصف الثاني من عام ١٩٦٦ كان راتب المهندس الرئيسي في المشروع ٢٢٥٫٠٠٠ دينارا/ الشهر . اما الآن فان راتبه ٣٩٠٫٠٠٠ دينار/ الشهر .

ان أهم اسباب هذا الارتفاع هو ارتفاع تكاليف المعيشة في المنطقة . وفي الاردن بالذات . والاغلب ان مرد ذلك يعود الى ازدياد السكان بشكل مفاجيء للنزوح بعد حرب حزيران ، وكذلك الى انخفاض الانتاج الوطني . وان هذين العاملين ، أي ازدياد السكان وانخفاض الانتاج الوطني ، قد عملا معا وبذات الاتجاه في التسبب بارتفاع تكاليف المعيشة ، وبالتالي في ارتفاع اجور اليد العاملة .

ثانيا - **مردود اليد العاملة** : هنالك عدة عناصر ساعدت في انخفاض مردود اليد العاملة اعتبارا من النصف الثاني من عام ١٩٦٧ ،

ونعدد فيما يلي أهمها :

أ - عدم استقرار ذات الاشخاص على رأس عملهم بسبب الحالات الاجتماعية التي نشأت عن حرب حزيران في الضفتين الغربية والشرقية من الاردن ، وايضا بسبب التحاق العديد من العمال القائمين على رأس العمل بالخدمة الوطنية نتيجة للقانون الاردني الجديد .

ب - هجرة العديد من اليد العاملة المتمرسة الى ليبيا وبلدان الخليج العربي ، للابتعاد عن المنطقة التي اصبحت بعد حزيران ١٩٦٧ مركزا للاضطرابات العسكرية والسياسية كل يوم .

جـ - الحالة النفسية للانسان العربي والقلق الذي يعيش فيه منذ اكثر من سنتين بسبب نتائج حرب حزيران والاوضاع التي قامت بعد ذلك وما زالت قائمة .

د - واسباب أخرى لا تقل أهمية عن ذلك يمكننا الادلاء بها شفهيا عندما ترغبون . وفي تقديرنا ، اننا لو عزلنا مردود اليد العاملة عن أية اسباب أخرى متداخلة معه ، وحصرناه فقط في الاسباب الاربعة المذكورة اعلاه لوجدنا أن هذا المردود لم يعد يتجاوز خمسين بالمائة مما كان عليه في النصف الأول من عام ١٩٦٧ .

ثالثا - **اجور المعدات** : نحن في الواقع وبصورة عامة لا نستأجر المعدات لتشغيلها بل نملك ونشتري المعدات وننتج بها الاعمال المطلوبة

منا . ولكن النتيجة تبقى ذاتها سواء بحثنا في اسعار الشراء أو الاجور . فمن جهة أولى قد ارتفعت اسعار المعدات في اوروبا واميركا ارتفاعا كبيرا في السنتين أو الثلاث الماضية بلغ في بعض الاحيان اربعين بالمائة . ومن جهة ثانية ارتفعت اجور المعدات في الاردن والمملكة العربية السعودية في ذات الفترة بما لا يقل عن خمسين بالمائة . مثال ذلك البلدوزر د ٩ كاتربللر الذي كانت اجرته سبعة او ثمانية دنانير بالساعة في مطلع عام ١٩٦٧ ، والذي اصبحت اجرته في عام ١٩٦٩ اثني او ثلاثة عشر دينارا بالساعة .

رابعا - **مردود المعدات** : لعل هذا العنصر من أهم العناصر تأثرا بحرب حزيران والاوضاع التي نجمت عنها . وان الموضوع يتركز بصورة رئيسية على التأخر في توفر قطع التبديل اللازمة للمعدات . ان الفروق في هذا المجال ما بين مطلع عام ١٩٦٧ والآن هي التالية :

١- قبل حزيران ١٩٦٧ ، وعلى مستوى السوق المحلي ، كان تجار القطع ووكلاء المعدات يحتفظون لديهم بكميات كبيرة من مختلف انواع القطع يزودون بها زبائنهم في الضفة الغربية بالاضافة الى الضفة الشرقية ، كما ان كثرة المشاريع القائمة في المنطقة كانت تستدعي من هؤلاء اغناء مستودعاتهم بشتى القطع بكميات كبيرة كافية للاستهلاك المطلوب . بعد حزيران ١٩٦٧ ، وبعد ان فقد سوق الضفة الغربية ونقص عدد المشاريع في المنطقة وزادت صعوبات التمويل والسيولة لدى التجار ، اصبحت موجودات السوق المحلي من القطع لا تتناسب

مطلقا مع حاجات الاستهلاك على قلتها ، وبات من الضروري في معظم الحالات التوجه نحو الاسواق الخارجية مباشرة للحصول على قطع التبديل .

٢- قبل حزيران ١٩٦٧ ، وعلى مستوى السوق الخارجي ، كان يكفي لطلب قطع التبديل ارسال برقية الى المصنع في الخارج لتأتي القطع الى ميناء العقبة لتسلم الينا على اساس تحصيل الثمن عند الاستلام ، وفي غضون ثلاثة أسابيع من تاريخ الطلب . بعد حزيران ١٩٦٧ اصبحت المصانع تفرض علينا فتح اعتمادات مستندية معززة قبل ان تقبل طلبات الشراء ، وهذا يعني زيادة عدة اسابيع في المدة ، ومن جهة أخرى فان الشحن اصبح غير ممكن الى العقبة بل الى مرفأ بيروت ومنه بالقطار او السيارات الشاحنة الى الاردن . وهنا ايضا نجد عدة اسابيع من التأخير في ميناء بيروت بسبب صعوبة التخليص واكتظاظ المرفأ والمنطقة الحرة .

٣- وبالرغم من أن موجوداتنا من الآلات وقطع التبديل زادت عما كانت عليه قبل حزيران ١٩٦٧ ، في محاولة منا لتلافي هذه المشاكل ، فان توقف معداتنا بسبب نقص بعض قطع التبديل الطارئة قد ازداد عما كان عليه قبل حزيران ١٩٦٧ . وهذا يعود الى تعذر الحصول على القطع في الاسواق المحلية والى التأخر الكبير في الحصول عليها من الأسواق الخارجية . من ذلك نستنتج ان نسبة أوقات تعطل المعدات الى اوقات عملها

قد زادت ، وبالتالي فان مردود المعدات قد نقص . وبشكل آخر يمكننا ان نقول انه من اجل انتاج عمل معين كانت آلتان تكفيان له قبل حزيران ١٩٦٧ ، اصبح من الضروري الآن تخصيص أربع آلات لذات الانتاج لان نسبة الآلات العاطلة ومدة عطلها قد زادتا . واذا اضفنا الى تأخر توفر قطع التبديل في مردود اليد العاملة التي تقود المعدات وتصونها ، فاننا نرى ان العاملين قد ساهما معا وفي ذات الاتجاه في انخفاض مرود المعدات .

خامسا - **قيمة المواد** : ان معظم المواد الداخلة في المشروع ، مباشرة أو غير مباشرة قد تعرضت لارتفاع هام في الاسعار خلال السنوات الثلاث الماضية . ونخص بالذكر منها الحديد ، قطع التبديل ، الاطارات ، الزيوت والشحوم ، البطاريات ، المحروقات . وان الارتفاع الذي اصاب قطع التبديل بالذات وهي اكبر مادة يستهلكها المشروع ، قد بلغ حوالي اربعين بالمائة في الفترة المشار اليها .

سادسا - **مصاريف التشغيل والنفقات العامة** : وتتألف هذه من اجور يد عاملة وخدمات . اما من جهة اجور اليد العاملة فقد بحثنا في الفقرة الأولى من هذا الطلب ، واما من جهة الخدمات فاننا نبين انها تتألف بصورة رئيسية من العناصر التالية :

أ - اجور مساكن للسكن والعمال .

ب - قيمة مفروشات وادوات منزلية للعمال .

جـ - قيمة مواد غذائية لاطعام العمال .

د - نفقات النقل والشحن والتخليص .

هـ - رسوم تأمين للمعدات والاشخاص والاشغال والاموال .

و - فوائد وصولات مصرفية ، وخاصة فوائد خصم السندات .

وقد زادت نفقات هذه العناصر ما بين خمسين ومائة بالمائة عما كانت عليه في اواخر عام ١٩٦٦ .

سابعا - **الارباح** : لكونها نسبة مئوية من مجموع العناصر الداخلة في تركيب السعر ، فانها ستزيد بذات النسبة التي يزيد فيها مجموع قيمة هذه العناصر .

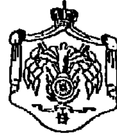
مما تقدم نرى ان ارتفاعا كبيرا في الاسعار قد طرأ فعلا ، وفي تقديرنا انه قد ادى الى زيادة في تكاليف مجموع الاعمال التي لم تنفذ بعد بنسبة تقارب خمسين بالمائة من قيمتها المقررة في قائمة الكميات والاسعار المتفق عليها . وحيث ان الفقرة (ب) من المادة الثالثة والعشرين من اتفاق ١٩٦٣/١٢/٦ قد نصت على وجوب التعويض على المتعهد بمقدار الزيادة التي تفوق نسبة عشرة بالمائة ، لذلك فاننا نرجو من هيأتكم (هيئتكم) الموقرة التكرم باصدار قرار باعطائنا زيادة في اسعار الاعمال التي ستنفذ بعد تاريخ هذا الطلب قدرها اربعون بالمائة من قيمتها المقررة في قائمة الكميات والاسعار المتفق عليها ، ونحن على استعداد لبحث تفاصيل هذا الموضوع امام اية لجنة تختارونها لهذا الغرض .

وتفضلوا اصحاب المعالي ، بقبول اسمى الاحترام ،،

أسعد شكري

المدير العام

THE HASHEMITE KINGDOM
OF JORDAN
MINISTRY OF TRANSPORT
AMMAN



المملكة الأردنية الهاشمية
وزارة النقــل
عمــان

الرقم : ٢٣٨٣/١٣/٥٠
التاريخ : ١٩٦٩/١٢/٤

مكتـــــوم

دولة رئيس الوزراء الأفخم

عطفا على محادثتي الشفوية مع دولتكم فيما يتعلق بالوضع الراهن لمشــروع اعــادة تســيـيــر الخط الحــديدي الى المدينة المنورة ، وفي ضــوء مباحثات الهيئة العليا لاعادة تسيير الخط لدى اجتماعها الأخير في دمشق بتاريخ ١٨ أيلول ٩٦٩ وما تلى هذا الاجتماع من مراسلات للاتفاق على تثبيت موعد لاجتماع الهيئة العليا بغية استكمال مباحثات دمشق ، أرجو أن أبين لدولتكم بايجاز ما يلي :

١- انفاق على اعمال تنفيذ المشروع حتى الآن من أموال الدول الثلاث المشتركة في تمويله حوالي سبعة ملايين ونصف مليون دينارا اردنيا ، وقد انتهت أعمال الترابية والجسور والعبارات وأبنية المحطات تقريباً وتم تمديد حوالي مئة كيلومترا ويسير العمل حاليا في التمديد بوتيرة تتراوح ما بين ٧٠٠-٨٠٠ متر يوميا .

٢- المشكلة التي واجهت أعضاء الهيئة العليا لدى اجتماعها الأخير في دمشق هي :

أ - استكمال تمويل المشروع الأساسي .

ب - اتخاذ قرار بالموافقة على المشاريع التكميلية ورصد الاعتمادات اللازمة لها .

الجانب السوري أكد على ضرورة استكمال تمويل المشروع الأساسي وعلى المشاريع التكميلية وأبدى أن الحكومة السورية تلتزم بما ورد في الاتفاق الموحد وتعتبر كل تراجع أو ابطاء في موضوع تمويل المشروع الأساسي وسائر متمماته بمثابة فسخ للاتفاق الموحد والغاء للمشروع كاملة .

الجانب الأردني ، ووفقا لتوجيهات دولتكم أكد أيضا على استعداد الحكومة الأردنية للوفاء بالتزاماتها كاملة وفقا لنصوص الاتفاق الموحد وابدى رأيه بضرورة استكمال هذا المشروع الجليل خاصة وقد انفق على انشائه حتى الآن ملايين الدنانير ولم يعد بالامكان التراجع أو التردد في أمر تنفيذه كاملا مع سائر متمماته .

أما ممثل المملكة العربية السعودية وزير المواصلات الشيخ محمد عمر توفيق فقد بيّن في الاجتماع أن حكومته ترى من المصلحة عدم الاستمرار في تنفيذ المشروع وتجميده لمرحلة من الزمن ، وان جلالة الملك فيصل نفسه لا يرى جدوى اقتصادية لهذا المشروع ويتبنى فكرة تجميده . . . هذا وأمام اصرار الجانبين الأردني والسوري على ضرورة اتمام المشروع وازاء ما أبدياه من حجج مقنعة ، وعد معالي وزير مواصلات العربية السعودية ببذل مساعيه مجددا لدى الملك فيصل ولدى حكومته لاعادة النظر في موقفها ، طالبا مهلة شهرين ليبيّن للهيئة العليا في اجتماعها القادم الموقف النهائي لحكومته من المشروع .

هذا وبعد ان تم الاتفاق بالمراسلة على تحديد موعد لاجتماع الهيئة العليا في عمان بتاريخ ١٥ كانون أول ١٩٦٩ عاد معالي وزير مواصلات المملكة العربية السعودية واشعرني بأن هذا الموعد ربما لا يكون أكيدا لأن الموضوع ما زال قيد الدراسة لدى الجهات العليا .

في ضوء ما ورد أعلاه يبدو أن مصير المشروع ما زال غامضاً الأمر الذي يثير المخاوف لدينا ولدى الجانب السوري ولدى متعهد المشروع أيضا .

لذا أرفع لدولتكم هذه المذكرة راجياً توجيهنا بما ترونه مناسبا .

وتفضلوا دولتكم بقبول فائق الاحترام .

وزير النقل

وثائق باللغة الانجليزية في الملف رقم ١٤ / ٢٨

وثائق الديوان الملكي الهاشمي العامر

١ – وثيقة بدون رقم تاريخ ٢٣ نيسان ١٩٨٢ م من شركة (LOGAIN)

شرح عن نفس الشركة وانشطتها واقتراحات حول النقل في العقبة واقتراحات لبناء خطوط سكة حديد من الغرب الى الشرق في الاردن.

٢ – وثيقة بدون رقم تاريخها ٢٣ / كانون الثاني /١٩٨٣ م /

تفيد حول خط سكة بطول ٤,٤ كلم الى قلب العاصمة / عمان بتكلفة ٩ مليون دينار.

٣ – وثيقة / كتاب رقم ١٠ / ٢٢/ ٣ تاريخ ٨ / ١ ١٩٨٦ م

كتاب موجه للسيد «كرياكو» اشارة لكتابه تاريخ ١٧ / تموز / ١٩٨٥ م

٤ – وثيقة / كتاب رقم ١٠ / ٢٢ / ٣ تاريخ ٨ / ١٩٨٦ م

كتاب موجه للشركة اليونانية / (النقل البحري اليونانية) حول عرضها لاستثمار انشاء خط سكة حديد لنقل الفوسفات من وادي الأبيض – الحسا – العقبة مع خط فرعي الى الشيدية.

LOGAIN

For Trade & Contracting Import Export & Companies Representing

3rd April 1982

The Minister of State for Prime Ministry Affairs
The Ministry of Transport
P O Box 35214
Amman
Jordan.

FOR THE ATTENTION OF H.E. ENG. ALI AL-SUHEIMAT, "THE MINISTER"

Your Excellency;

Thank you very much indeed for seeing me at extremely short notice, also for the kind way in which you listened to my suggestions regarding a Trans Jordanian Railway. As promised I have pleasure in putting to paper my request and my reasoning leading up to such request.

INTRODUCTION

May/June 1981 being made aware of the Business potential; hauling general and special cargoes from the Jordanian Port of Aqaba by Road to Baghdad in Iraq. I decided to investigate for myself. I physically drove a H.G. Vehicle across the route in both directions, logging the journey throughout. I questioned many hauliers on the subject matter, fleet owners and drivers, one Saudi Arabian Company had written off 326 H.G. Vehicle inside a 22 month period and was under severe financial pressure as a result, possibly leading to Bankruptcy. It took but simple Arithmetic and Engineering logic to find that this approach was totally uneconomical. To say nothing of the havoc being created on Jordans highways, due to overloading.



I considered Air Freight but ruled that out, except in very special cases due to high costs and inherent risks.

The only obvious answer/solution left was by Rail, but no RailRoad accross Jordan west to east exists.

I set about making discreet enquiries, and found that subject to certain guarentees from the governments of Jordan and Iraq, financial, technical and physical support could be made available to a responsible Jordanian Company, wherewith to build, stock and manage such a Railway Company.

PROPOSAL/REQUEST

I read with great interest the preface to the Jordanian Social and Economic Development Plan 1981-1985 penned by His Royal Highness Crown Prince Hassan. And I am greatly encouraged by His Royal Highnesses words. I say "A dream may be enlarged by the heart, (Sincerety) refined by the mind, (Prudence) but alas it is all to nought if we are not quick to implement the design, (Perfection)".

Your Excellency, you and I both know that in normal circumstances the government approach via numerous committee and sub committees is alright, but truly, in the current situation in Iraq, I cannot for the life of me see this approach as being the correct one if we are sincere in wishing to get the job done.

Economically speaking, such a RailRoad in times of peace would be justified. "Please God all war and hostility would cease immediately", if that could be so. Jordans neighbour Iraq would be seven to ten years reinstating its economy in general and Basra Port in particular.



Imagine for a moment your Excellency, if by a miracle war and hostilities ceased today. I respectfully submit in such a case the Syrian RailRoad network would expeditously link up with the Iraqi RailRoad Network and Jordan would have lost a wonderful opportunity.

Whereas if Jordan moved quickly now and built its Trans Jordanian RailRoad, in agreement with Iraq, then upon ceasation of hostilities, the Syrian RailRoad system would be substantially a White Elephant.

Therefore, I implore your Excellency, let's get on with the work.

My suggestions are as follows:-

(a) Logain Saudi Arabia and or Logain International (under formation) be allowed to form a joint stock RailRoad company here in Jordan initially, for the sole purpose of building a private RailRoad, Aqaba - Baghdad.

(b) Logain Saudi Arabia and or Logain International (under formation) make a partnership with the Jordanian government for the sole purpose of building a Trans Jordanian RailRoad.

(c) Logain Saudi Arabia and or Logain International (under formation) make a partnership with the Jordanian and Iraq government simultaneously for the purpose of building a Trans Jordanian Iraq RailRoad.



LOGAIN

For Trade & Contracting Import Export & Companies Representing

I am a man of action your Excellency and if Logain SA is privelleged with your Blessing, you will see this to be so. I will await your Excellency's reply here in Amman, say 48 hrs, during which time I am entirely at your Excellencie's disposal.

Assuring your Excellency of our earnest desire to be of good service and assistance, we ask your Excellency to accept this expression of our highest esteem and regards.

LEONARD JOHN BLACKBURN
MANAGING DIRECTOR

P.S.: I can be contacted anytime within the next few days at Amman Marriott Hotel, Telephone: 60100, Room Number 935. Telex Number 21145.

ZARKA - AMMAN RAILWAY

The Belgian consulting firm Transurb Consult carried out in 1979 a preliminary study to extend the existing railway between Zarka and Mahatta to the central business area in Amman, with the objective of facilitating the transport of passengers between the two cities by a rail link. At the time of formulating the scope of work for this study the Jordanian Government requested that the study be extended to include a link from Zarka to Amman to the Queen Alia International Airport but the Belgian Government at that time financed only a preliminary study of a railway connection between Mahatta and the central business district of Amman (C.B.D.A.).

The cost of constructing the 4.4 km long railway connection with the construction of the station at the C.B.D.A. was estimated at JD 9.0 million (1979 prices) and the cost of purchasing the passenger wagons ranged between JD 6.7 million for electric rail-cars and JD 9.6 million for diesel rail-cars.

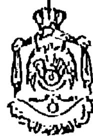
The Government of Jordan requests assistance in studying the technical, economic and financial feasibility of establishing a fixed-track link between central Amman and Zarka, to serve commuter traffic, and a similar link to the new Queen Alia International Airport at Jiza, to serve airline passengers and the industrial areas planned south of Amman; this second link should be considered as an extension to the basic system. The alignments investigated should include a route that passes close to present built-up areas, designed to maximise patronage.

23 January 1983

بسم الله الرحمن الرحيم

HASHEMITE KINGDOM
OF JORDAN
Ministry of Transport
AMMAN

المملكة الأردنية الهاشمية
وزارة النقل
عمان



Ref. No. 10/22/3
Date 8/1/1986
Encl.

الرقم ....
التاريخ ....
المرافق ....

Mr. Kyriakou
C/O Athenian Sea Carriers Inc.
2 Aetoikou Street & Akti Kondili
Piraeus
Greece

Dear Sir,

Reference to your letter of July 17, 1985.

Please find herewith a letter of intent covering conditions for the ownership and construction of a standard gauge railway as per your above mentioned letter.

Please note that Jordan is an exporter of rock phosphate and the feasibility of your project is dependent on the availability of markets for Jordanian phosphate world wide. It is a paramount importance to the economics of the project that careful consideration be given to the design, supply and construction of this project in association with one country or countries that are major importers of Jordanian phosphate.

If the above is acceptable to you, kindly countersign a copy of this letter and the letter of Intent and return them to us as evidence of your acceptance.

Sincerely Yours

Farhi Obiad
Minister of Transport

هاتف ٤١٤٦١ - ٤١٤٦٢ - ٤١٤٨٥ تلكس ٢١٥٤١ مت جو ص.ب ٣٥٢١٤ عمان - الأردن
Phone 41461 - 41462 - 41485 Telex 21541 Mot Jo P. O. Box 35214 Amman - Jordan
قرار رقم ٢١٢/٨٢ - ١٣/٥/٨١

HE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN Ministry of Transport AMMAN	بسم الله الرحمن الرحيم	المملكة الأردنية الهاشمية وزارة النقل عمان



f. No.	10/22/3	الرقم	٣/٢٢/١٠
te	8/1/1986	التاريخ	١٩٨٦/١/٨م
ted		الموافق	٢٧ /٤/١٤٠٦هـ

Messrs.
Intestra S.A.
C/O Athenian Sea Carriers Inc.
2 Aetoikou Street & Akti Kondili
Piraeus
Greece

LETTER OF INTENT

Dear Sirs,

Reference is made to your letter dated 17 July,1985 in which you expressed your interest in investing in a new standard gauge railway line between Wadi Al Abiad - Hassa and Aqaba with a link to Shadiya.

The Ministry of Transport (MOT) is pleased to advise you that the Hashemite Kingdom of Jordan welcomes your interest in the above project subject to the following:-

1. You shall carry out a prefeasibility study of the project and submit it to MOT not later than 31/5/1986 failing which the bank guarantee referred to hereunder shall be confiscated.
2. If MOT does not approve the prefeasibility study for whatever reason, then this letter of intent shall become null and void and the bank guarantee referred to hereunder shall be released to you and you will not be entitled to any compensation whatsoever.
3. a) If the prefeasibility study is approved by MOT, you shall immediately proceed carry out a detailled feasibility study which shall be completed and submitted to MOT not later than 31/7/1986.

   b) If the detailed feasibility study is not approved by MOT, then this letter of intent shall become null and void and your bank guarantee shall be released to you



.../2

هاتف ٤١٤٦١ - ٤١٤٦٢ - ٤١٤٨٥ ص.ب ٣٥٢١٤ تلكس ٢١٥٤١ مت جو عمان - الأردن

Phone 41461 - 41462 - 41485 Telex 21541 Mot Jo P. O. Box 35214 Amman - Jordan

قرار رقم ٢١٢/٨٣ - ١٣/٥/٨٤

c) If however, the government of Jordan is not by then interested in the project for whatever reason, this letter of intent shall be considered null and viod and your bank guarantee shall be released to you and you shall be entitled to a compensation equal to your actual cost of the study or $500,000 whichever is less.

4. If however, the feasibility study is acceptable to MOT and the Jordan government, we shall enter into negotiations with you, in good faith, for the purpose of concluding a project agreement to the mutual satisfaction of both parties. If no such agreement is reached by 31/10/1986 this letter of intent shall be deemed null and void and your bank guarantee shall be released to you with no obligation or liability of any nature whatsoever on either side.

5. During the validity of this letter of intent we shall not enter into any agreement with any other party to carry out the subject matter of this letter of intent.

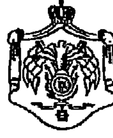
   In consideration of such an undertaking, you shall submit to MOT a bank guarantee in the amount of $1,000,000 - in a form and text and from a local bank acceptable to MOT. This guarantee is to cover your obligations under this letter of intent and shall be released to you upon the expiry of this letter of intent unless confiscated inaccordance with the terms of this agreement.

6. This letter of intent shall be valid for a period of one year from the date hereof unless terminated as above mentioned.

Sincerely Yours

Farhi Obied
Minister of Transport

المملكة الأردنية الهاشمية
وزارة النقـــل
عمـــان



THE HASHEMITE KINGDOM
OF JORDAN
MINISTRY OF TRANSPORT
AMMAN

الرقـم : ١٠/٢٢/١٠
التاريخ : ١٤٠٦/٥/١٠هـ
الموافق : ١٩٨٦/١/٢٠م

دولة رئيس الوزراء الأفخم

تحية طيبة وبعد ،

أشير إلى كتابي رقم ٥٤/٢٢/١٠ تاريخ ١٩٨٥/١١/٣٠ حول موضوع عرض شركة INTESTRA اليونانية بالتعاون مع شركة عالمية متخصصة للاستثمار في مشروع إنشاء سكة حديد (خط عريض) يربط مواقع الوادي الأبيض بالحسا والعقبة مع فرع يربط الشيدية بالعقبة . وكذلك أشير إلى البحث الذي اطلع من خلاله مجلس الوزراء على تنسيب اللجنة الوزارية التي شكلها المجلس لدراسة العرض وموافقة مجلس الوزراء على اصدار كتاب نية للشركة المذكورة وفقاً للأسس والقواعد التي نسبتها اللجنة لتمكين المستثمرين السير في المشروع .

١ . أرجو أن أعلم دولتكم بأنني وجهت كتاب اللجنة لشركة (INTESTRA) بتاريخ ١٩٨٦/١/٨ ، مرفق رقم (١) وذلك وفقاً للأسس والقواعد التي نسبتها اللجنة الوزارية وأقرها مجلس الوزراء .

٢ . وقد حضر صاحب شركة انتسترا السيد (كرياكو) إلى عمان حيث أجرى مباحثات معي حول مضمون كتاب النية الموجه إليه وأكد بأن السير في المشروع يتطلب إطلاع الشركاء والممولين للمشروع على الأطر والأسس التي تحدد حجم المشروع وتساعد في تحديد تكلفة انشائه وقدم صيغة لكتاب نية معدل . وبناء على توجيه دولتكم فقد تم بحث طلب المستثمر بحضور معالي وزير الصناعة والتجارة حيث تم الاتفاق على الصيغة المعدلة لكتاب النية المقترح وتتفق هذه الصيغة التي تم التوصل إليها مع توجه اللجنة الوزارية ومجلس الوزراء وسياسة الحكومة العامة نحو تشجيع الاستثمار .

في ضوء ما تقدم أرجو أن أنسب الموافقة على اصدار كتاب النية المعدل (مرفق رقم٢) وعرض الموضوع على مجلس الوزراء الموقر لاتخاذ القرار المناسب .

وتفضلوا دولتكم بقبول فائق الاحترام ،

فرحي عبيد

وزيـــــر النقـــــل

نسخة/ معالي نائب رئيس الوزراء / وزير التربية .
نسخة/ معالي وزير الأشغال العامة .
نسخة/ معالي وزير الصناعة والتجارة .
نسخة/ معالي وزير المالية .
نسخة/ معالي وزير التخطيط .

Hashemite Kingdom of Jordan
Aqaba Railway Corporation
Ma'an - Jordan
P. O. Box 50



وزارة النقـل
مؤسسة سكة حديد العقبة
معان – الأردن
ص.ب ٥٠

الرقـم : ١٥٩٤/٢/٥٢

التاريخ : ٣/ذو الحجة/١٤٠٧هـ

الموافق : ١٩٨٧/٧/٢٩م

الملكية الأردنية/ مطار الملكة علياء الدولي

السيد مدير تنفيذي المعدات الأرضية

نرسل لكم مع مندوبنا الميكانيكي السيـد/ عبـدالله عـارف مـصطفى قطعـتين من القلب الدوار وذلك لاجـراء عـمليـة التـوازن الديناميكي لهما بناء على مراسلاتنا السابقة .

يرجى موافاتنا بقيمة المطالبة لنتمكن من التسديد .

شاكرين لكم حسن تعاونكم .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،

المدير العام

مرضي القطامين

الفصل الرابع

ملف وزارة الأوقاف والشؤون والمقدسات الإسلامية الأردنية

شكر خاص

تتوجه جامعة آل البيت بالشكر والتقدير لوزارة الأوقاف والشؤون والمقدسات الإسلامية على تزويدنا بهذا الملف التوثيقي والمحفوظ لديها عن خط سكة حديد الحجاز .

إن المعلومات الواردة في هذا الملف تلقي الضوء على جوانب من القضايا الهامة المتعلقة بمسيرة خط سكة حديد الحجاز وكيفية تعامل الدول العربية الثلاث (الأردن ، السعودية ، سوريا) مع محاولات إعادة تسيير هذا الخط .

محتويات ملف وزارة الأوقاف والشؤون والمقدسات الإسلامية

الموضـــــــــوع **الصفحة**

رئاسة الوزراء

الرقم : -١١٦٨٩/١٢/١/٨

التاريخ : ١٩٦٤/١٠/٢٧

معالي وزير الخارجية

اشير الى كتاب معالي وزير المواصلات / الخط الحديدي الحجازي الأردني رقم ٤٦٥٩/١٥١ تاريخ ١٩٦٤/١٠/٢٥ المرسلة لمعاليكم نسخة منه مباشرة .

أرجو ان تعلموني برأي معاليكم في الأقتراح الوارد بكتاب معالي وزير المواصلات / الخط الحديدى الحجازي الأردني المشار اليه ، علما بانني أرى من باب اللياقة الدبلوماسية ان يبدأ اولا باستطلاع راى السلطات السورية المختصة بهذا الشأن ومحاولة اقناعها بوجهة نظرنا قبل اللجوء لمخاطبة الحكومة اللبنانية بوصفها فريقا في هذا الشأن .

واقبلوا فائق الاحترام ،،،

رئيس الوزراء

بهجت التلهوني

نسخة : -الى معالي وزير المواصلات / الخط الحديدي الحجازي الاردني .

(صورة طبق الأصل)

المملكة الاردنية الهاشمية
وزارة الخارجية
عمان

الرقم : -٣٣/٣٥/٢/١٩٤٨م
التاريخ : -٣/١١/١٩٦٤

سعادة السفير الأردني
دمشق

أعلمني معالي وزير المواصلات/ الخط الحديدي الحجازي الأردني ان الحكومة السورية تنوي بيع بعض أملاك الخط الحديدي الحجازي الموجودة في لبنان .

ان قيام هذا الخط باموال المسلمين عامة وبالتالي اعتباره وقفاً اسلاميا لم تقم الحكومة العثمانية التي قامت بتمديده للتدخل في شؤونه ، وبقي كذلك حتى توثيق اتفاق (١٨) نيسان ١٩٤٧ وما تبعه من اتفاق الرياض وبروتوكولات مؤكدة بالقوانين المحلية من الدول الثلاث ، وضم الخطوط السورية ومن ضمن ما نصّ عليه اتفاق (١٨) نيسان ١٩٤٧ ما يلي :-

أ - وقف إسلامي وتجري المحافظة عليه كما تجري المحافظة على الأوقاف الإسلامية .

ب- وان الخط بخطوطه وتمديداته هو وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة .

جـ- وعلى الفرقاء الذين يمر الخط باراضيهم ان يعيدوا للخط جميع ما يعود له من حقوق وممتلكات .

ولما كان الاتفاق المذكور المبرم بين كل من الاردن وسوريا والسعودية هو بمثابة معاهدة دولية يجب تطبيقها حال تعارضها والقوانين المحلية السابقة من وجهة ، ولا يمكن سن قوانين لاحقة متعارضة ونصوص الاتفاق ، لما تتمتع به مثل هذا الاتفاقيات من اولوية وتفوق - ارجو نقل ذلك للسلطات السورية المختصة وتزويدي بوجهة نظرها فيما يتعلق بهذا الموضوع .

واقبلوا فائق الاحترام ،،،

وزير الحكومة
(موقع)

نسخة : لدولة رئيس الوزراء الافخم إشارة لكتابه رقم ٨/١/١٢/١١٦٨٩تاريخ ٢٧/١٠/١٩٦٤ .
نسخة : لمعالي وزير المواصلات / الخط الحديدي الحجازي الاردني اشارة لنسخة كتابه رقم ٦٥٩/١٥١ تاريخ ٢٥/١٠/١٩٦٤ .

(صورة طبق الأصل)

الرقم : ٩١٩/٦/١٧٥

التاريخ : -٥/نيسان/٦٥

معالي وزير المواصلات / الخط الحديدى الحجازي الأردني الأكرم ،

– حسب تعليمات معاليكم . . أرجو ان أرفق اليكم في طيه ملخصا عن القضايا التالية :-

١- المركز التجاري المنوي اقامته على ارض محطة نابلس القسيمة رقم (٢) حوض رقم (٢٤٠٣٧) من مدينة نابلس البالغ مساحتها (٢٧٫٣١٦) دونم بموجب التنظيم الهيلكي رقم ٦١/٨ .

٢- جواز استملاك املاك الخط الحجازي .

أ - استملاك بلدية نابلس ما مساحته ٧٧٢٦م٢ من ارض الخط في نابلس/ منطقة بليبوس .

ب- استملاك الأمن العام ما مساحته ١٠٠٩م٢ من أرض الخط في الزرقاء بالإضافة إلى التصرف بما ما مساحته ٢٩٩ .

٣- المرسوم التشريعي السوري رقم (٢٠) الصادر بتاريخ ١٩٦٤/٨/٦ بشأن احداث وتنظيم مؤسسة الخط الحديدي الحجازي السوري والذي بموجبه اخرج من كونه وقفا إسلاميا وجعله مؤسسة عامة كباقي المؤسسات الاخرى وكذلك اعطاء مجلس ادارة الخط السوري حق البيع والتصرف باملاك الخط والمرسوم التشريعي رقم (٣٠) تاريخ ١٩٦٥/٢/٦ المعدل للمرسوم المذكور الذي بموجبه الغى ما اتى به المرسوم رقم (٢٠) من المواد المتعلقة بالبيع والمقايضات بما في ذلك اخراج الخط عن كونه وقفا

اسلاميا والتي كانت سببا لاعتراض الحكومات المعنية على المرسوم رقم (٢٠) .

تعلمون معاليكم ان الحكومات الثلاث المعنية التي يمر الخط من اراضيها مع اللجنة التنفيذية قد درست جميع التواصي المتعلقة بالاستملاك والبيع وكذلك الغاء حكومة الجمهورية العربية السورية للمواد المتعلقة في البيع والمقايضات الواردة في المرسوم التشريعي السوري رقم (٢٠)تاريخ ١٩٦٤/٨/٦ بموجب المرسوم رقم (٣٠) تاريخ ١٩٦٥/٢/٦ وذلك بناء على الأعتراضات التي قدمتها حكومة المملكة الأردنية الهاشمية بكتابها رقم ٤٦٥٩/١٥١ تاريخ ١٩٦٤/١٠/٢٥ وكذلك حكومة المملكة العربية السعودية بالاضافة الى رئاسة اللجنة التنفيذية كما جاء في الملخص المرفق .

لابد لي هنا ان اذكر بان مؤتمر وزراء المواصلات الذي عقد في عمان بتاريخ ١٩٦٥/٢/١٠ قد احال موضوع المرسوم التشريعي السوري رقم (٢٠) والمرسوم المعدل له رقم (٣٠) الى المستشار الحقوقي للجنة للنظر فيما اذا كان التعديل الجديد المرسوم رقم (٣٠) وافياً بالغرض المطلوب بحيث يكفل جميع حقوق وممتلكات الخط الحديدي الحجازي حسبما نصت عليه الاتفاقيات والبروتوكولات .

تقدم المستشار الحقوقي بمطالعته الى مؤتمر وزراء المواصلات بان المرسوم التشريعي السوري المعدل رقم (٣٠) جاء مشتملا على جميع التعديلات المطلوبة والتي تضمن بقاء الخط الحديدي الحجازي بما فيه املاكه وحقوق منشآته وقفا اسلاميا كما وانها لا تسمح ببيع املاكه ولا المقايضة عليها

وذلك بالغاء النصوص التالية :-

المادة ٦/١٢

المادة ٣/١٣

المادة ١٧

بذلك اصبحت النصوص المعمول بها في الجمهورية العربية السورية بخصوص مؤسسة الخط الحديدي الحجازي تكفل بقاءه وقفا اسلاميا وفق احكام بروتوكولات دمشق والرياض وملاحقها .

عرض رأي المستشار الحقوقي على المؤتمر فوافق عليه واعتبر الموضوع منتهيا .

بهذه المناسبة أشير الى كتاب معاليكم لدولة رئيس الوزراء رقم ٨٨٦/١٤٣ تاريخ ١٩٦٥/٤/٣ بموضوع المرسوم التشريعي السوري رقم (٢٠) تاريخ ٦٤/٨/٦ والمرسوم التشريعي المعدله رقم (٣٠) تاريخ ١٩٦٥/٣/٦ وكذلك الى تقرير مؤتمر اصحاب المعالي وزراء المواصلات للدول المعنية (الاردن ، سوريا ، السعودية) الجلسة الثامنة منه التي تشير بتشكيل لجنة قانونية من مستشار قانوني عن كل دولة من الدول الثلاث التي يمر الخط باراضيها لدراسة اوقاف الخط الحديدي الحجازي وحصرها وغلالها في الماضي ونظام اداراتها سابقا ومستقبلا لصالح الخط على ضوء شروط الواقف وشخصية الخط الحقوقية واجزاء الممتلكات وادارته الى غير ذلك من المواضيع المماثلة .

بناء عليه وعلى ضوء تعليماتكم . . ارجو ان انسب لمعاليكم اعادة البحث في اجتماع وزارة المواصلات للدول الثلاث صاحبة العلاقة المتوقع

عقده في حزيران ١٩٦٥ مع المستشارين القانونيين او من تنسبونهم من اجل ايجاد الملائم للوضع الذي من شأنه ان يحافظ على املاك الخط وحقوقه وامتيازاته .

هذا وارجو اعلام معاليكم ان دولة رئيس الوزراء اشار في كتابه رقم ٤١٦٦ تاريخ ١٩٦٣/٤/٨ الى استغلال ارض محطة نابلس بعمل مخطط تنظيمي لها . . كما تعلمون معاليكم ان المجلس الإداري سبق له وان قرر استغلال واستثمار ارض محطة نابلس وان هنالك مخطط تنظيمي لهذه الغاية بموجب مركز تجاري على ارض المحاذاة المذكورة وان المجلس يرغب في اقامة هذه الانشاءات عن طريق الاعلان منها حسب الاصول بتقسيم هذه الانشاءآت الى اجزاء بعدها يجرى تلزيم المتقدمين باقامة هذه الابنية ضمن شروط وعلى قرار صيغة الاتفاق المرفق (كما جرى الوضع مع دائرة الاوقاف) ومن البديهي ان الشخص او الشركة التي ستقوم بهذا العمل ستتصرف بالبناء الى اجل معلوم ومن ثم يحدد حق التصرف بها الى المالك مديرية الخط الحديدي الحجازي .

ارفق في طيه نسخة عن المخطط التنظيمي وكذلك صورة عن الاتفاقية الوارد ذكرها .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام ،،،

المدير العام
مهيب الخياط

(طبق الاصل)

مكتب خبير تنظيم المدن

امانة القدس

التاريخ ١٩٦٥/٦/٥

السيد مهيب الخياط

المدير العام للخط الحديدي الحجازي الأردني

ص .ب . ٢٨٥ / عمان

منطقة محطة نابلس

عزيزي السيد خياط ،

اشكركم على رسالتكم رقم ١٤٣٨/٥/١٧٥ تاريخ ١٩٦٥/٥/١٧ التي بها تطالبون تثبيت ارائي التي افضيت بها بتاريخ ١٩٦٤/١١/٢٤ لمجلس الخط الحديدي الحجازي الاردني والمتعلقة باقتراح انشاء مركز للباصات وموقف للسيارات في الجهة الغربية من منطقة محطة نابلس .

من الوصف الذي اعطي لي عن المشروع من قبل المجلس ومن دراسة المخططات التي اعدت من قبل خبير هيئة الأمم فهمت بان المنطقة بكاملها صممت لتطويرها على درجة عالية لتحتوي على مساكن ومكاتب ومتاجر ومسجد وسينما . . الخ . . .

لذلك ولخبرتي في مكان غير هذا المكان - اى في شرق وغرب افريقيا - فاني ارى ان انشاء محطة للباصات وموقف للسيارات بمحاذاة مركز تجاري على مستوى عال سيكون مضر لقيمة الأرض وانه سيكون من الصعب ان

لم يكن من المستحيل تخفيض الازعاج المنبعث ومراقبة البائعين المتجولين في اية محطة اخرى .

ونتيجة ذلك فقد نصحت بان مركز الباصات وموقف السيارات يجب ان يكون موقعه في مكان اخر .

خبير تنظيم المدن

اى كندل

بتاريخ ١٩٦٥/٢/٢١ اعلمني معالي وزير الداخلية ان رئيس بلدية نابلس قد وافق بكتابه رقم ٨٨١ تاريخ ١٩٦٥/٢/١٠ على قبول ما قرره المجلس الاداري وطلب عقد اتفاق بذلك ، حيث كلف المحامي لوضع الصيغة الذي افاد حسبما دل عليه واقع الحال انه لا يمكن تنظيم عقد الايجار طالما ان السكة ليست مالكة للأرض .

وهناك تبت مديرية الخط لوزارة الداخلية بواقع الحال منذ البداية وطلبت اعلامها فيما اذا كان هنالك خطوات يتوجب اتخاذها للسير بالمشروع كي لا تكون نقطة الخلاف القائمة بين آل المصري والمديرية عائقا لتنفيذ المشروع ، ولم تجب الداخلية لتاريخه رغم التأكيدات بهذا الشأن .

اعلنت بلدية نابلس في الجريدة الرسمية العدد ١٨٣٦ تاريخ ١٩٦٥/٤/٢٥ عن عزمها لاستملاك قطعة الارض التي وافق المجلس الأداري على تأجيرها لها ، وقد ورد في الاعلان ان اسم المالك لقطعة الارض هذه هم سعدى اسماعيل آغا النمر وشركاه علما بان هذه الارض متنازع عليها في المحاكم ما بين الادارة والمذكورين .

تقدمت مديرية الخط باعتراض على هذا الاستملاك فاجابت بلدية نابلس بكتابها المؤرخ في ١٩٦٥/٥/١٧ ، بأن الارض ليست باسم السكة واذا ما فصلت المحاكم بملكية الأرض لصالح الخط سيقوم التعاقد على تأجير الأرض (كما قد جرى الاتفاق عليه) مقام الاستملاك .

١) قضية اغا النمر وعاشور

كلف المجلس المحامي السيد علي شريف الزعبي بموجب قرار المجلس الأداري الأعلى للخط الحديدي الحجازي الأردني رقم (١) لسنة ١٩٦١

تاريخ ١٩٦١/١١/١٣ بالدخول في الدعوى رقم ٦١/٢٣٢٨ المقامة من السيد احسان اغا النمر علي السيد يحي عاشور وحضر الجلسة بتاريخ ١٩٦١/١٢/٩ كشخص ثالث . علما بان قطعة الارض المختلف عليها هذه لا يشعلها مشروع المخطط التنظيمي .

٢) قضية زها فتح الله رزق المصري وعادل فتح الله رزق المصري وباقي ورثة المرحوم فتح الله رزق المصري .

بتاريخ ١٩٦٠/١/١٦ المحامي السيد علي شريف الزعبي وبموجب قرار المجلس الإداري بتاريخ ١٩٦٠/١٠/١١ باقامة قضية ضد السيدة زها فتح الله المصري وعادل فتح الله رزق المصري وباقي ورثة المرحوم فتح الله رزق المصري بالقضية الحقوقية رقم ٦٠/١٧٩ المتكونة بين السيدة زها المصري كمدعية ضد اخيها عادل بالاضافة لتركة والده حيث كسبت المذكورة الحكم ضد اخيها (بالتواطؤ معه) لتسجيل قطعة الارض باسمها . علما بان مشروع المخطط التنظيمي يشمل قطعة الأرض هذه .

رفض مدير الأراضي والمساحة تسجيل قطعة الأرض موضوع البحث البالغ مساحتها (٥٥٨)م٢ باسم السيدة زهاء المصري بناء على المخابرات التي جرت بينه ومديرية الخط .

بناء عليه فقد افاد المحامي انه لم يعد هنالك حاجة ملحة لاقامة دعوى ضد المذكورين ولاستمرار آل المصري بالتعدى ولعزمهم على قيام انشاءآت وبتاريخ ١٩٦٤/٧/٩ كلف المحامي ثانية باقامة قضية ضد المذكورين .

اقام القضية رقم ٦٤/١٣١ تاريخ ١٩٦٤/٧/٢٥ .

ملخص قضية جواز استملاك املاك الخط الحديدي الحجازي

استملكت بلدية نابلس ما مساحته ٧٧٢٦م٢ / منطقة بليبوس بعد ان جرى الاعلان عنه في الجريدة الرسمية العدد ١٧١٦ (صفحة ٢٦٧) ومر على ذلك المراحل القانونية وموافقة هيئة النيابة الجليلة في الجريدة الرسمية العدد ١٧٥٠ تاريخ ١٩٦٣/١٠/٢٥ كما وسبق للأمن العام واستملك ما مساحته ١٠٠٩م٢ من اراضي محطة الزرقاء بغية إقامة سجن عليها . جرت الأستملاكات رغم معارضة مديرية الخط لذلك .

كتبت مديرية الخط الى دولة رئيس الوزراء بكتابها رقم ٣٨٥٥ تاريخ ١٩٦٣/٩/٣٠ واعترضت على هذه الأستملاكات ولفت نظر دولته الى ناحية هامة وهي انه بتاريخ ٨/نيسان ١٩٤٧ عقد اتفاق فيما بين حكومات المملكة الأردنية الهاشمية والمملكة العربية السعودية والجمهورية العربية السورية يتعلق بالخط الحديدي الحجازي وأملاكه . . وبموجب هذا الاتفاق والبروتوكولات المنشورة في الملحق رقم (٢) للعدد ١٢٣٣ من الجريدة الرسمية الصادر بتاريخ ١٩٥٥/٧/٢ . فقد تعهدت الحكومات الثلاث فيما يلي :-

أ - بان الخط وقف إسلامي تجرى المحافظة عليه كما تجرى المحافظة على الأوقاف الإسلامية .

ب- بأن تعيد الحكومات الثلاث للخط جميع ما يعود له من حقوق وممتلكات وعلى هذا ربما يكون استملاك اية ارض من املاك الخط الحديدى الحجازى مخالفة منها لنصوص ذلك الاتفاق وطلبت مديرية الخط وضع الأمر امام مجلس الوزراء العالي .

اجابت الرئاسة بكتابها رقم ١٣٧٠٤ تاريخ ١٩٦٣/١٠/٥ ان الأوقاف الإسلامية مشمولة باحكام قانون الاستملاك رقم (١) لسنة ١٩٥٣ بذكر صريح في المادة (١١) منه وعليه فان تطبيق احكام قانون الاستملاك على الاملاك التابعة للخط الحجازي عندما تقضي المنفعة العامة ذلك بقرار من مجلس الوزراء ، لا يمكن ان يعتبر مخالفا لما جاء في الاتفاق المذكور .

عرض الأمر على المجلس الاداري للخط الذي لم يحصل لديه القناعة بموضوع جواز استملاك املاك الخط ويميل الى الأعتقاد (أي المجلس) بان الاتفاق والبروتوكولات موضوع البحث اقوى من قانون الأستملاك وقرر احالة القضية الى المحامي لدراسة الموضوع دراسة شاملة وافية .

وردت اجابة المحامي بكتابة رقم ٦٥٤/١/٣ تاريخ ١٩٦٤/٨/١١ مطابقة لرأي المجلس التي عرضت عليه بجلسته المنعقدة بتاريخ ١٩٦٤/٨/١٦ وقرر الكتابة للرئاسة طبقا لما تضمنه كتاب المحامي المذكور .

كتب بذلك لدولة رئيس الوزراء بموجب كتاب المديرية رقم ٣٨٢٠ تاريخ ١٩٦٤/٩/٧ . وارفق رأي المحامي القانوني (مرفق طيا صورة عنه) ومن ضمن ما جاء فيه ان المعاهدات والاتفاقات الدولية اقوى من القوانين المحلية وفي حالة مخالفة القانون المحلي للمعاهدات والاتفاقات الدولية يعمل بالاتفاقات أو المعاهدات .

لم يأخذ دولة الرئيس بما ورد في الرأى القانوني المرفق طي كتاب المديرية السالف الذكر واجاب بكتابه رقم ٩٥٩٦ تاريخ ١٩٦٤/٩/١٠ .

١) انه كان هنالك قانون للاستملاك معمول به في الأردن عند عقد الاتفاق المستند عليه في ١٨ نيسان ١٩٤٧ وقد كان ذلك في حسبان

الفرقاء المتعاقدين مع ذلك لم يتعرضوا له في الاتفاق المذكور .

٢) انه لا تعارض حقيقي بين ما جاء في الاتفاق المذكور وقانون الأستملاك المعمول به في الأردن اذ ان بالامكان التوفيق ما بين احكامه وتعهدات الحكومة في الاتفاق المذكور من حيث المحافظة على الخط باعتباره وقفا اسلاميا كما تجرى المحافظة على الأوقاف الإسلامية حسبما بينت في كتابي السابق رقم ١٣٧٠٤/٣/٤ تاريخ ١٩٦٣/١٠/٥ .

بناء عليه لا يرى دولته ما يبرر الرجوع عن رأيه الأول المنقول الينا بكتابه السابق .

أحيل الموضوع الى المحامي الذي كان من رأيه الطلب من الرئاسة الجليلة احالة الموضوع الى الديوان الخاص بتفسير القوانين لأعطاء تفسير نهائي بموجب المادة (١٢٣) من الدستور .

اجابت الرئاسة الجليله بكتابها رقم ١٢٤٥٩ تاريخ ١٩٦٤/١١/١٥ بان مهمة الديوان الخاص تقتصر على تفسير القوانين والانظمة ولا تتناول الاتفاقيات ولذلك فلا مجال لاحالة المسألة المختلف فيها على الديوان المذكور الا اذا بينتم معاليكم نص القانون والنظام المطلوب تفسيره .

أحيل كتاب الرئاسة للمحامي الذي قام بتنظيم صيغة كتاب ردا على كتاب دولته رقم ١٢٤٥٩ تاريخ ١٩٦٤/١١/١٥ التي اجابت بكتابها رقم ١٣٧٨٨ تاريخ ١٩٦٤/٢/١٦ بان الجواب على كتابنا هو الخطوة الأخيرة من قرار ديوان تفسير القوانين رقم (٣٧) لسنة ١٩٦٣ المنشور في الجريدة الرسمية العدد ١٧٣١ الصادر بتاريخ ١٩٦٤/١/٤ .

احيل كتاب الرئاسة للمحامي لدراسة وبيان الرأى الذي اجاب بكتابه رقم ٦٤/١/٣ تاريخ ١٩٦٥/١/٤ ان الرئاسة الجليلة مصرة على عدم القبول بحجتنا انه لا يجوز استملاك اراضي الخط من جهة وترفض احالة الموضوع لتفسيره ولو بصورة خاصة على ديوان تفسير القوانين لذلك فلم يبق امامنا الا ان نمتحن صحة او عدم صحة حجتنا القانونية في المحكمة عند اول استملاك جديد .

(طبق الأصل)

ملخص المرسوم التشريعي السوري رقم (٢٠) الصادر بتاريخ ١٩٦٤/٨/٦ بشأن احداث وتنظيم مؤسسة الخط الحديدي الحجازي السوري والإجراءآت المتخذة بذلك والنتيجة التي آل اليها هذا الموضوع .

اصدرت الحكومة السورية المرسوم التشريعي رقم (٢٠) تاريخ ١٩٦٤/٨/٦ بشأن احداث وتنظيم مؤسسة الخط الحديدي الحجازي السوري وقد اخرجت الفقرة الأولى من المادة الأولى من هذا المرسوم اخرجت الخط من كونه (وقفاً إسلامياً) وجعلت منه مؤسسة عامة كباقي المؤسسات كما ويؤكد ذلك المادة الثالثة من المرسوم نفسه .

رتبت المواد التالية من المرسوم المذكور امور التصرف وبيع املاك الخط واعطت المجلس الإداري حق التصرف وبيع املاك الخط الحجازي واعتبار قراراته نافذة المفعول بعد اعتمادها بمرسوم للأملاك التي تزيد قيمتها على اربعين الف ليرة سورية وبقرار من الوزير للأملاك التي لا تزيد قيمتها عن الأربعين الف ليرة سورية .

المادة ٠٦/١٢

المادة ٣/١٣

المادة ١٧

يشتم من هنا انه في نية الحكومة السورية بيع املاك الخط الحجازي والقصد من ذلك هو سد العجز اللاحق بصندوق الخط الحجازي السوري وتسديد بعض ما عليه من ديون .

احالت اللجنة التنفيذية دراسة موضوع العلاقة بين الاتفاقات والبروتوكولات المتعلقة بالخط الحجازي وبين المرسوم التشريعي السوري رقم

(٢٠) تاريخ ١٩٦٤/٨/٦ .

وهل هنالك تضارب أو تعارض يضر بمصلحة إعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي والتأكيد على توضيح المواد المختصة بالبيع والمقايضات رقم ١٧/١٣٠٦/١٢ .

تقدمت اللجنة القانونية بتقريرها وقد اوضحت فيه انه لا يمكن لأى فريق ان ينفرد وحده بالتصرف بمال الخط ، لذلك كان النص الوارد في المرسوم التشريعي (٢٠) يتعارض مع اتفاق ١٩٣٣/٤/١٨ واتفاق الرياض والبروتوكولات الملحقة به .

طلبت مديرية الخط من المحامي علي شريف الزعبي دراسة المرسوم التشريعي السورى رقم (٢٠) فأبدى رأيه بأنه يعتقد بأن كل نص في المرسوم المذكور يتعلق ببيع أملاك الخط لاغ وذلك لأنه يتعارض مع بروتوكولات الرياض وحسب بهذا البروتوكول فان ايا من الحكومات المتعاقدة ممنوعة من التصرف بأموال الخط وبيعها والجمهورية العربية السورية ملزمة بنصوص هذا البروتوكول لأنها صدقت عليه بموجب القانون رقم (٦٧)تاريخ ١٩٦٥/٤/١٩ .

بناء عليه فقد كتبت مديرية الخط بكتابها رقم ٤٦٥٩/١٥١ تاريخ ١٩٦٤/١٠/٢٥ إلى دولة الرئيس تشرح فيه الوضع ونية حكومة الجمهورية العربية السورية في بيع بعضا من املاك الخط وان هذا التصرف يتعارض واتفاق (١٨) نيسان ١٩٤٧ وبرتوكولات الرياض . وملاحقها مخالفا لها كما وان الاتفاقات الدولية التي تبرمها الحكومات فيما بينها هي التي يجب تطبيقها عند وقوع تباين بين نص القانون المحلي والمعاهدة الدولية

(اجتهاد محكمة بداية السين/فرنسا) وهذا هو الأصول المتعارف عليه في الحقوق الدولية العامة والتي تقضي بانه عندما تصبح دولة ما طرفا في معاهدة او اتفاقية دولية ، تكون لأحكام هذه المعاهدة او الاتفاقيةفي هذه الدولة اولوية على احكام تشريعها المحلي .

وعلى هذا ولما كان اتفاق ١٩٤٧/٤/١٨ المبرم بين الحكومات/ المملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية والمملكة العربية السعودية ، انما هو معاهدة دولية يجب تطبيقها وفق النصوص الواردة فيها ولو تعارضت مع القوانين المحلية السابقة من جهة ولا يمكن سن اشتراع جديد يتعارض معها من جهة اخرى ، اذ انها (أي المعاهدات أو الاتفاقيات) تفوق في قوتها ووجوب مراعاتها قوة القوانين المحلية في جميع الأحوال وان هذه الاتفاقات الدولية أقوى من القانون المحلي وتحجب مفعول القوانين المحلية التي لها علاقة بالاتفاقات الدولية وانه لا يمكن الغاء احكامها او تعديلها أو وقف تنفيذها إلا برضاء الطرفين أو الأطراف المتعاقدة .

بما ان اتفاق ١٩٤٧/٤/١٨ نص على اعتبار الخط الحديدي الحجازي وقفا اسلاميا وهو وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة باملاكه وجميع حقوقه وامتيازاته ولا يمكن ان تنفرد حكومة من الحكومات الثلاث باشتراع يتعارض مع هذا الاتفاق وهذه البروتوكولات وطلبت مديرية الخط في كتابها هذا بتكليف الجهة المعنية بالاتصال مع اصحاب العلاقة لإجراء اللازم .

كما وقامت حكومة المملكة العربية السعودية بنفس مااتخذته الحكومة الأردنية من إجراء .

كلفت رئاسة الوزراء الجليلة بكتابها رقم ١١٦٨٩ تاريخ ١٩٦٤/١٠/٢٧ وزارة الخارجية بالاتصال مع السلطات السورية المختصة بهذا الشأن ومحاولة اقناعها بوجهة نظرنا .

كتبت وزارة الخارجية الأردنية لسعادة السفير الأردني في دمشق بكتابها رقم ١٢٩٤٨ تاريخ ١٩٦٤/١٢/٣ . للقيام بهذه المهمة .

نتيجة لأعتراض الحكومات المعنية ورئاسة اللجنة التنفيذية فقد اصدرت الحكومة السورية بتاريخ ١٩٦٥/٢/٦ المرسوم التشريعي رقم (٣٠) معدل لبعض احكام المرسوم التشريعي رقم (٢٠) تاريخ ١٩٦٤/٨/٦ وأهم هذه التعديلات الواردة فيه هي :-

١) اضافة الفقرة (جـ) المبين نصها تاليا الى المادة الأولى من المرسوم التشريعي رقم (٢٠) التي اعتبرت الخط الحجازي وقفا اسلاميا وتراعي بشأنه احكام المادة الاولى من المرسوم التشريعي رقم ١١٨ المؤرخ في ١٩٦٣/٧/٣١ .

٢) تلغى من المرسوم التشريعي رقم (٢٠) المؤرخ في ١٩٦٤/٨/٦ الفقرة (٦) من المادة (١٢) والفقرة (٣) من المادة (١٣) والمادة (١٧) .

بذلك تعتبر المواد المتعلقة في البيع الوارد في المرسوم التشريعي رقم (٢٠) المؤرخ في ١٩٦٤/٨/٦ قد الغيت .

أرفق طياً نسخاً وصوراً عن جميع الأوراق ذات العلاقة .

مذكرة

الموضوع :- جواز التصرف واستملاك املاك الخط .

أرجو العلم أن حكومة الجمهورية العربية السورية قد أصدرت بتاريخ ١٩٦٤/٨/٦ مرسوم تشريعي تحت رقم (٢٠) بشأن احداث وتنظيم مؤسسة الخط الحديدي الحجازي السوري والذي بموجبه اخرج الخط من كونه وقفا اسلاميا وجعله مؤسسة عامة كباقي المؤسسات .

وقد رتبت المواد التالية من المرسوم المذكور أمور التصرف وبيع املاك الخط واعطت مجلس ادارة الخط السوري حق التصرف وبيع أملاك الخط الحجازي واعتبار قراراته نافذة المفعول بعد اعتمادها بمرسوم للاملاك التي تزيد قيمتها على اربعين ألف ليرة سورية وبقرار من الوزير للأملاك التي لا تزيد قيمتها على الاربعين الف ليرة سورية .

المادة ٦/٢١

المادة ٣/٣١

المادة ٧١

اعترضت حكومة المملكة الاردنية الهاشمية واعترضت حكومة المملكة العربية السعودية ورئاسة اللجنة التنفيذية على هذا الاجراء كما هو موضح تاليا :-

أحالت اللجنة التنفيذية دراسة موضوع العلاقة بين الاتفاقيات والبروتوكولات المتعلقة بالخط الحجازي وبين المرسوم التشريعي السوري رقم (٢٠) تاريخ ٦/٨/ ١٩٦٤ وهل هناك تعارض أو ضرر يضر بمصلحة إعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي والتأكيد على توضيح المواد المختصة بالبيوع

والمقايضات رقم ٦/١٢ ، ٣/١٣ ، ١٧ .

تقدمت اللجنة القانونية بتقريرها وقد اوضحت فيه انه لا يمكن لأى فريق ان ينفرد وحده بالتصرف بأملاك الخط ، لذلك كان النص الوارد في المرسوم التشريعي (٢٠) يتعارض مع اتفاق ١٩٤٧/٤/١٨ واتفاق الرياض والبروتوكولات المختصة به .

طلبت مديرية الخط من المحامي السيد علي شريف الزعبي دراسة المرسوم التشريعي السوري رقم (٢٠) فأبدى رأيه بأنه يعتقد بأن كل نص في المرسوم المذكور يتعلق ببيع املاك الخط لاغ وذلك لأنه يتعارض مع بروتوكولات الرياض وحسب هذا البروتوكول فأن أيا من الحكومات المتعاقدة ممنوعة من التصرف باموال الخط وبيعها والجمهورية العربية السورية ملزمة بنصوص هذا البروتوكول لأنها صدقت عليه بموجب القانون رقم (٦٧)تاريخ ١٩٥٥/٤/١٩ .

بناء عليه فقد كتبت مديرية الخط بكتابها رقم ٤٦٥٩/١٥١ تاريخ ١٩٦٤/١٠/٢٥ الى دولة رئيس الوزراء تشرح فيه الوضع ونية حكومة الجمهورية العربية السورية في بيع بعضا من املاك الخط وأن هذا التصرف يتعارض واتفاق ١٨ نيسان ١٩٤٧ ومخالفا لبروتوكولات الرياض وملاحقها التي تنص على ما يلي والمنشورة في الجرائد الرسمية ذوات الارقام ١٢٢٣ تاريخ ١٩٥٥/٤/٣ والملف رقم (٢) للعدد ١٢٣٣ تاريخ ١٩٥٥/٧/٢ والعدد رقم ١٥١٠ تاريخ ١٩٦٠/٩/٧ والعدد رقم ١٦٢٦ تاريخ ٩٦٢/٧/٢٥ والعدد رقم ١٧٢٤ تاريخ ١٩٦٠/٢١/١ .

١) يعترف الفرقاء الذين يسير الخط في أراضيهم بأن هذا الخط وقف

اسلامي تجرى المحافظة عليه كما تجرى المحافظة على الاوقاف الاسلامية .

٢) أن الخط بفروعه وتمديداته هو وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة .

٣) على الفرقاء الذين يمر الخط بأراضيهم ان يعيدوا للخط جميع ما يعود له من حقوق وممتلكات .

كما وأن الاتفاقات الدولية التي تبرمها الحكومات فيما بينها هي التي يجب تطبيقها عند وقوع تباين بين القانون المحلي والمعاهدة الدولية (اجتهاد محكمة بداية السين (فرنسا) وهذا هو الاول المتعارف عليه في الحقوق الدولية العامة والتي تقضي بأنه عندما تصبح دولة فلها اولوية على احكام تشريعها المحلي .

وعلى هذا ولما كان اتفاق ١٩٤٧/٤/١ المبرم بين الحكومات/ المملكة الاردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية والمملكة العربية السعودية انما هو معاهدة دولية يجب تطبيقها وفق النصوص الواردة فيها ولو تعارضت القوانين المحلية السابقة من جهة ولا يمكن من اشتراع جديد يتعارض معها من جهة اخرى . وأنه لا يمكن الغاء احكامها او تبديلها وفق تنفيذها الا برضاء الطرفين او الاطراف المتعاقدة .

بما أن الاتفاق ١٩٤٧/٤/١٨ نص على اعتبار الخط الحديدي الحجازي وقفا اسلاميا وهو وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة باملاكه وجميع حقوقه وامتيازاته ولا يمكن ان تنفرد حكومة من الحكومات الثلاث باشتراع يتعارض مع هذا الاتفاق وهذه البروتوكولات ، فقد طلبت مديرية الخط في كتابها هذا بتكليف الجهة المعنية بالاتصال مع اصحاب العلاقة لاجراء

اللازم .

كما وقامت حكومة المملكة العربية السعودية بنفس ما اتخذته الحكومة الاردنية من اجراء .

كلفت رئاسة الوزراء بكتابها رقم ١١٦٨٩ تاريخ ١٩٦٤/١٠/٢٧ وزارة الخارجية بالاتصال مع السلطات السورية المختصة بهذا الشأن ومحاولة اقناعها بوجهة نظرنا .

كتبت وزارة الخارجية الاردنية لسعادة السفير الاردني في دمشق بكتابها رقم ١٢٩٤٨ تاريخ ١٩٦٤/١٢/٣ للقيام بهذه المهمة .

نتيجة لاعتراض الحكومات المعنية ورئاسة اللجنة فقد اصدرت الحكومة السورية بتاريخ ١٩٦٥/٢/٦ المرسوم التشريعي رقم (٣٠) معدل لبعض احكام المرسوم التشريعي رقم (٣٠) تاريخ ١٩٦٤/٨/٦ وأهم هذه التعديلات الواردة فيه هي :-

١) اضافة الفقرة (ج) المبين تاليا الى المادة الاولى من المرسوم التشريعي رقم (٢٠) التي اعتبرت الخط الحجازى وقفا اسلاميا وتراعي بشأنه احكام المادة الاولى من المرسوم التشريعي رقم (١١٨) المؤرخ في ١٩٦٣/٧/٣١ .

٢) تلغى من المرسوم التشريعي رقم (٢٠) المؤرخ في ١٩٦٤/٨/٦ الفقرة (٦) من المادة (١٢) والفقرة (٣) من المادة (١٣) والمادة (١٧) .

بذلك تعتبر المواد المتعلقة في البيع الواردة في المرسوم التشريعي رقم (٢٠) المؤرخ في ١٩٦٤/٨/٦ لاغياً .

أن اوقاف الخط الحديدي الحجازي قد اوقفت برغبة من واقفيها في اخذ ريع هذه الاملاك لمصلحة الخط الحديدى الحجازى ولما كان التصرف باملاك الخط يكون بسببه قد ابطل الغاية التي من اجلها اوقفت ، وبذلك تكون ايضا قد انقصنا من الريع الواجب للخط الحديدي الحجازي مما يخرجها عن الغاية التي اوقفت من اجلها .

هذا وزيادة في المحافظة على املاك وحقوق الخط الحجازي فقد جاء في كتاب الصدارة العظمى رقم (٥٧) تاريخ ١٦/ايار/١٣٢٦ منع اجراء معاملة بيع الاراضي المجاورة للخط الحديدي الحجازي من كل جهة من الخط .

أن املاك الخط الحجازي هي وقف اسلامي ومن صفات الوقف انه لا يقبل التصرف ولا يخضع لقوانين الاستملاك الداخلية وان استملاك هذه الاملاك يتعارض واتفاق ١٨ نيسان سنة ١٩٤٨ والبروتوكولات الموقعة بين حكومات (الاردن وسوريا والسعودية) كما وان لهذه الاتفاقات والمعاهدات الدولية امتيازات خاصة حيث انها اقوى من القوانين المحلية وانها بقوتها هذه تطغي على تلك القوانين المحلية ولها اولوية التطبيق عند تعارضها مع القوانين الداخلية . هذا ومن المعروف قانونا ايضا بأن الاتفاقات الدولية تحجب القوانين الداخلية عند التطبيق فان أي تشريع داخلي يناقض مضمون الاتفاقات الدولية لا يكون له أي اثر تجاه مفعولها . وقد جاء تقرير وزراء المواصلات الاردني والسوري والسعودي للمؤتمر المنعقد في عمان بتاريخ ١٩٦٥/٢/١٠ مؤيداً لذلك بضرورة المحافظة على املاك الخط الحجازي وحقوقه وامتيازاته .

ان محافظة البلدان المعنية التي يمر الخط في اراضيها (الاردن ، سوريا والسعودية) على املاك الخط الحديدي الحجازي يساعد ايضا على حفظ املاكه غير المنقولة الموجودة حاليا في المنطقة المحتلة من فلسطين ، اذ أن أي تفريط في هذه الاملاك في البلاد العربية المذكورة تشجع السلطات المغتصبة على التصرف بأملاك الخط الموقوفة والموجودة هناك والتي تعتبر ذات قيمة مادية كبيرة إذ أنها باقية على وضعها - كما هو معروف حتى الآن - .

اتفق اصحاب المعالي وزراء المواصلات الاردني السوري والسعودي في الفقرة الثانية من المادة الثامنة من التقرير الذي وضعوه اثناء انعقاد مؤتمرهم في عمان بتاريخ ١٩٦٥/٢/١٠ على تشكيل لجنة قانونية مهمتها مراجعة السجلات والبروتوكولات والبيانات الموجودة في مقر اللجنة التنفيذية ، وبهذه المناسبة لابد لي القول بانه طالما ان المادة (٣) من اتفاق ١٨ نيسان ١٩٤٧ تلزم الفرقاء الذين يمر الخط بأراضيهم ان يعيدوا للخط جميع ما يعود له من حقوق وممتلكات ، اذن فلا بد للجنة القانونية ان تدرك ما هو مقصود من ذلك .

نظرا لاهمية الموضوع رأيت انه من المناسب ان يكون لديكم علم بذلك .

التاريخ ١٩٦٥/٢/١٨

رقم ٠/د .م/١٨٨٥
دمشق في ٦ صفر ١٣٨١
الموافق ١٩ تموز ١٩٦١

عطوفة السيد مهيب الخياط
المدير العام للخط الحجازي الأردني المحترم
عمان

بالأشارة الى مخابرتكم الهاتفية ، نرسل اليكم في طيه صورتين شمسيتين مصدق عليهما انهما طبق الأصل المحفوظ لدى المديرية العامة للخط الحجازى بدمشق وذلك عن كل من وثائق امتيازات الخط الحديدي الحجازي المبينة فيما يلي :

١- أ- امتياز جمع وبيع الفوسفات الموجود على مسير الخط الحجازي وفي حوالي عمان بموجب الفرمان السلطاني المؤرخ ٢ رمضان ١٣٢٢ .
ب- كتاب الصدارة العظمى تاريخ ٥ منه يمنع التنقيب عن المعادن قرب حدود الخط الحديدي الحجازي .

٢- منع اجراء معاملة بيع الاراضي المجاورة للخط الحديدي الحجازي وعلى مسافة /١٠/ كيلو مترات من كل جهة من الخط بموجب كتاب الصدارة العظمى رقم ٥٧ بتاريخ ١٦ ايار ١٣٢٦ .

وتفضلوا بقبول وافر التحية .

الديوان الخاص بتفسير القوانين

قرار رقم (١٠) لسنة ١٩٦٠(١)

بناء على طلب دولة رئيس الوزراء بكتابه المؤرخ ١٩٦٠/٧/٢٣ رقم ٦٦٦١/٧/١/٨ اجتمع الديوان الخاص بتفسير القوانين لاجل تفسير نص المادة الثالثة من قانون الخط الحجازي الاردني رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ والمادة ١٥ من نظام الاوقاف رقم ١ لسنة ١٩٥٥ وبيان ما اذا كانت ادارة الخط الحجازي الاردني ملزمة بدفع رسوم الانشاءات التي تتحقق للبلديات بموجب قانون البلديات لسنة ١٩٥٥ أم أنها معفاة من هذه الرسوم .

وبعد الاطلاع على كتاب نائب امين العاصمة المؤرخ ١٩٦٠/٧/١٢ وتدقيق النصوص القانونية تبين لنا :

١- ان المادة الثالثة من قانون الخط الحجازي الاردني المشار اليه تنص على ان الخط الحجازي الاردني يعتبر وقفا اسلاميا ومؤسسة عامة ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي مرجعها الاعلى رئيس مجلس الوزراء وان المادة الرابعة من هذا القانون حصرت حق الاشراف على استثمار الخط وادارة املاكه ومصالحه بمجلس ادارة اعلى مؤلف من وزير المواصلات رئيسا واربعة اعضاء آخرين .

وان المادة السابعة منه اعتبرت وزير المواصلات بالنسبة لتعيين موظفي الخط وعزلهم رئيسا للدائرة .

٢- ان المادة الثانية من هذا النظام تنص على ان ادارة دوائر الاوقاف والاشراف على تنفيذ الموازنة العامة مناط بقاضي القضاة .

وان المادتين الثـالثـة والرابعـة من قـانون الاوقـاف تـنص على ان دوائر الاوقاف مـرتبطة راسـا برئيس الوزراء ويدير شؤونها مـجلس اعلى للاوقاف برئاسة قاضي القضاة .

ومن هذه النصـوص يتـضح ان دوائر الاوقـاف التي يتـعلق بهـا نظام الاوقاف رقم ١ لسنة ١٩٥٥ والتي تعتبر معاملاتها بمقتضاه معفاة من كافة الرسوم هي الدوائر المبحوث عنها بقانون الاوقاف الاسـلامية رقم ٢٥ لسنة ١٩٤٦ والتـابعـة لمجلس الاوقـاف الاعلى اما مؤسـسـة الخط الحـجازى فـهي مؤسـسة مـسـتـقلة تدار من مـجلس خاص ولهـا قانونهـا الخاص ولا ينطبق عليـهـا النظام المشـار اليـه . ولهـذا فـان هذه المؤسـسة غـيـر مـعـفـاة من رسوم الانشـاءات التي تتـحـقق عليـهـا للبلديات لعـدم وجـود نص في قـانونهـا الخاص على ذلك .

هذا ما نقرره في تفسير المادتين المطلوب تفسيرهما .

صدر في ١٩٦٠/١٠/٣٠

الديوان الخاص بتفسير القوانين
قرار رقم (٢١) لسنة ١٩٦٣(١)

بناء على طلب دولة رئيس الوزراء بكتابه المؤرخ ١٩٦٣/١/٢٩ رقم ١٥٣٧/١٠/١/٨ اجتمع الديوان الخاص بتفسير القوانين لاجل تفسير نص المادة الثالثة من قانون الخط الحجازى الاردني رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ المعدل بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٦٢ وبيان ما اذا كانت مؤسسة الخط الحجازى الاردني معفاة من رسوم ونفقات اعمال التسوية المنصوص عليها في المادة ١٦ من قانون تسوية الاراضي والمياه رقم ٤٠ لسنة ١٩٥٢ المستحقة عن الاراضي التي سجلت باسم المؤسسة قبل تاريخ التعديل المشار اليه ام لا .

وبعد الاطلاع على كتاب مدير الاراضي والمساحة المؤرخ ١٩٦٢/١٢/١٥ وكتاب وزير المواصلات المؤرخ ١٩٦٣/١/٢٤ وتدقيق النصوص القانونية تبين لنا .

١- ان المادة الثالثة من قانون الخط الحجازي الاردني حسبما عدلت بالقانون رقم ٨ لسنة ١٩٦٢ تنص على ما يلي (يعتبر الخط الحجازي الاردني وقفا اسلاميا ومؤسسة عامة ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي مرجعها الاعلى رئيس مجلس الوزراء وتعفى جميع معاملاته من كافة الرسوم والطوابع) .

٢- ان قانون الخط الحجازي الاردني رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ لم يكن قبل التعديل المشار اليه ينص على اعفاء معاملات هذه المؤسسة من الرسوم والطوابع .

٣- ان الفقرة الثانية من المادة ١٦ من قانون تسوية الاراضي والمياه تنص على

ما يلي (تسجل الاراضي والمياه في السجل بمقتضى جدول التسجيل المستند لجدولي الحقوق والافراز وتصدر سندات تسجيل بها بعد استيفاء الرسوم والنفقات التي تكون مستحقة على اعمال التسوية) .

ومن هذه النصوص يتضح ان معاملات مؤسسة الخط الحجازي الاردني لم تكن معفاة من الرسوم والطوابع قبل صدور القانون رقم ٨ لسنة ١٩٦٢ وانما اعتبرت معفاة من تاريخ ١٩٦٢/٣/١ وهو تاريخ العمل بهذا القانون .

وحيث ان القانون لا يشمل ما قبله الا بنص صريح فان حكم الاعفاء لا يشمل المعاملات التي تمت قبل نفاذه وبذلك تكون رسوم ونفقات اعمال التسوية المستحقة عن معاملات مؤسسة الخط الحجازي السابقة لتاريخ نفاذ القانون المشار اليه واجبة الدفع .

هذا ما نقرره في تفسير النصوص المطلوب تفسيرها .

صدر في ١٩٦٣/٦/٤

قانون الخط الحجازي الاردني (١)
رقم (٢٣) لسنة ١٩٥٢

المادة (١)

يسمى هذا القانون (قانون الخط الحجازي الاردني لسنة ١٩٥٢) ويعمل به من تاريخ نشره في الجريدة الرسمية .

المادة (٢)

تعني عبارة (الخط الحجازي الاردني) او (الخط) في هذا القانون (خطوط سكك حديد الحجاز التي تمر في المملكة الاردنية الهاشمية بما فيها من املاك وحقوق ومصالح وما هو موقوف عليها من اموال منقولة وغير منقولة) .

المادة (٣)

يعتبر الخط الحجازي الاردني وقفاً اسلاميا ومؤسسة عامة ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي مرجعها الاعلى رئيس مجلس الوزراء وتعفى جميع معاملاته من كافة الرسوم والطوابع .

المادة (٤)

يشرف على استثمار الخط وعلى ادارة املاكه ومصالحه مجلس ادارة اعلى مؤلف من :

١- وزير المواصلات رئيسا
٢- المدير العام للخط الحجازي الاردني عضواً طبيعياً ونائباً للرئيس
٣- ممثل عن الاوقاف عضواً
٤- ممثل عن وزارة المالية عضواً

٥- ممثلين اثنين غير موظفين من ذوي الخبرة في الشؤون الاقتصادية والفنية اعضاء

المادة (٥)

باستثناء الرئيس ونائب الرئيس يعين اعضاء مجلس الادارة الاعلى بقرار يتخذه مجلس الوزراء ويكون التعيين لمدة سنة قابلة للتجديد .

المادة (٦)

يعين ويعزل المدير العام للخط بقرار من مجلس الوزراء وموافقة جلالة الملك المعظم ويعاونه في اعماله مساعد مسؤول امامه ينوب عنه عند غيابه .

المادة (٧)

يعين الموظفون والمستخدمون الآخرون ويعزلون وتتخذ في حقهم الاجراءات التأديبية وفق انظمة موظفي الحكومة ويعتبر وزير المواصلات بالنسبة لهذه الغاية رئيسا للدائرة .

المادة (٨)

يؤسس تحت مراقبة المجلس الاداري الاعلى واشرافه صندوق مركزي لجميع واردات الخط لدفع النفقات المصرح بها . ويجب ان يحتاط لدخل هذا الصندوق ونفقاته من ميزانية يعدها المدير العام ويوافق عليها رئيس مجلس الوزراء بعد ان يقرها المجلس الاداري الاعلى للخط .

المادة (٩)

تؤلف الزيادات من واردات الخط الاردني واملاكه وسائر حقوقه مالا احتياطيا له ، واذا نقصت وارداته عن نفقاته في سنة ما يرجع الى المال

الاحتياطي لسد النقص ، فاذا نفذ هذا المال او كان غير موجود يحق للمديرية العامة بموافقة المجلس الاداري الاعلى وتصديق رئيس الوزراء ان تقترض المبالغ اللازمة لادامة تسيير الخط وان تضع المديرية اموال الخط غير المنقولة تأمينا للمبالغ المستقرضة على ان تسدد هذه المبالغ من الايرادات تدريجيا .

المادة (١٠)

لمجلس الوزراء بموافقة جلالة الملك المعظم ان يصدر انظمة لتطبيق احكام هذا القانون وعلى الاخص في الشؤون الآتية :

١- وظائف المجلس الاداري الاعلى وصلاحياته .

٢- وظائف المدير العام وصلاحياته .

٣- بالاحكام التي من شأنها حقوق الخط ومصالحه .

٤- جميع الامور التي تتعلق بموظفي ومستخدمي الخط .

المادة (١١)

رئيس الوزراء وزير المواصلات مكلفان بتنفيذ احكام هذا القانون .

١٩٥٢/٣/٢٩

طلال

الجريدة الرسمية

عدد

١٦٢٦ تاريخ ٢٥ تموز ١٩٦٢

١٨٦٣ تاريخ ١ آب ١٩٦٥

ملحق رقم (٢) للعدد ١٢٣٣ تاريخ ٢ تموز ١٩٥٥

١٩٤٣ تاريخ ١٦ آب ١٩٦٦

الديوان الخاص بتفسير القوانين

قرار رقم (١٣) لسنة ١٩٧٥(١)

بناء على طلب دولة رئيس الوزراء بكتابه المؤرخ ١٩٧٥/٦/١ رقم ٧٠٥١/٢٢/١/٨ اجتمع الديوان الخاص بتفسير القوانين لاجل تفسير قانون الخط الحجازي الاردني رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ ونظام اللوازم رقم ١٠٦ لسنة ١٩٧٣ وبيان ما اذا كانت احكام هذا النظام تنطبق على الخط الحجازي الاردني فيما يتعلق بشراء القاطرات والعربات والشاحنات التي يحتاجها الخط ام ان مجلس ادارة الخط هو المختص بشراء هذه اللوازم بالاستناد للمادة الرابعة من قانون الخط الحجازي المشار اليه .

وبعد الاطلاع على كتاب وزير النقل الموجه لرئيس الوزراء بتاريخ ١٩٧٥/٣/٣١ وكتاب وزير المالية المؤرخ ١٩٧٤/٨/٢٩ وكتاب رئيس ديوان المحاسبة المؤرخ ١٩٧٥/٥/٢ والمراسلات المرفقة بها وتدقيق النصوص القانونية يتبين :

١- ان المادة الثالثة من قانون الخط الحجازى الاردني رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ تنص على ما يلي (يعتبر الخط الحجازي الاردني وقفا اسلاميا ومؤسسة عامة ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي مرجعها الاعلى رئيس مجلس الوزراء) .

٢- ان المادة الرابعة منه تنص على ما يلي (يشرف على استثمار الخط وعلى ادارة املاكه ومصالحه مجلس ادارة اعلى مؤلف من وزير المواصلات رئيسا والمدير العام للخط الحجازى وممثل عن الاوقاف وممثل

عن وزارة المالية وممثلين اثنين من غير الموظفين - اعضاء) .

٣- ان الفقرة (أ) من المادة ٥٣ من نظام اللوازم رقم ١٠٦ لسنة ١٩٧٣ تنص على ما يلي (يطبق هذا النظام على اية دائرة حكومية ويستثنى من ذلك الدوائر التالية) :

١- وزارة الدفاع والقوات المسلحة الاردنية .

٢- دائرة المخابرات العامة .

٣- مديرية الامن العام .

٤- مؤسسة عالية .

٥- المؤسسة البحرية .

٦- مؤسسة تسويق المنتوجات الزراعية .

٧- مؤسسة ادارة وتنمية اموال الايتام .

٨- البنك المركزي الاردني .

٩- هيئة وادي الاردن .

٤- ان الفقرة (ب) من المادة الثانية من هذا النظام عرفت لفظة (الدائرة) الواردة في أي نص من نصوصه بانها تعني اية وزارة او دائرة او مجلس او سلطة او مؤسسة حكومية .

٥- ان الفقرة (أ) من نفس المادة عرفت (اللوازم) بانها تعني الاموال المنقولة اللازمة للوزارات والدوائر والمؤسسات والسلطات والمجالس الحكومية والتأمين عليها وكذلك الخدمات .

٦- ان الفصل الاول من هذا النظام حدد طريقة شراء اللوازم اما بالممارسة او بالمناقصة حسب قيمتها .

ومن هذه النصوص يستفاد ان الشارع اوجب تطبيق احكام نظام اللوازم المشار اليه على كافة الدوائر ومن ضمنها المؤسسات الحكومية طبقا لنص المادة الثالثة من قانونه الخاص .

وحيث ان هذه المؤسسة لا تدخل في عداد الدوائر والمؤسسات المستثناة من تطبيق احكام نظام اللوازم المبحوث عنه انفا .

فان ما يبني على ذلك الخط الحجازي الاردني يعتبر خاصا لهذا النظام بحيث يتوجب شراء ما يحتاجه من لوازم وفق احكامه .

ومما يؤيد هذا النظر ان المادة ٥٤ من نظام اللوازم المذكور قد الغت نظام اللوازم الخاص بالخط الحجازي رقم ٣٥ لسنة ١٩٦٠ . الامر الذي يفيد الاستعاضة عنه باحكام النظام العام رقم ١٠٦ لسنة ١٩٧٣ .

وحيث ان اللوازم المقصودة بهذا النظام الاخير هي الاموال المنقولة اللازمة للوزارات والدوائر والمؤسسات والسلطات والمجالس الحكومية حسب التعريف الوارد في المادة الثانية منه .

وحيث ان القاطرات والعربات والشاحنات اللازمة لمؤسسة الخط الحجازي هي من الاموال المنقولة طبقا للتعريف القانوني لهذه الاموال .

فان شراء هذه اللوازم يجب ان يتم وفق الاصول المرسومة في النظام العام المشار اليه ، وليس عن طريق مجلس ادارة الخط لان ما ورد في المادة الرابعة من قانون الخط الحجازي من ان للمجلس حق الاشراف على

استثمار الخط وادارة املاكه ومصالحه لا يمت بصلة لشراء اللوازم .

اما قرار ديوان التفسير رقم ٣ لسنة ١٩٧٤ المشار اليه في كتاب وزير المالية فانه فضلا عن انه صدر تفسير لاحكام قانون مؤسسة سكة حديد العقبة وليس المنشات والورش والتعاقد مع متعهدين وموردين وشركات صانعة لاغراض تنفيذ المشروع .

وهي امور ورد النص صراحة في قانون مؤسسة سكة حديد العقبة على ان القيام بها منوط بمجلس ادارة هذه المؤسسة .

وعليه نقرر ان شراء اللوازم التي يحتاجها الخط الحجازى الاردني ومنها الشاحنات والقاطرات والعربات يجب ان يتم وفق احكام نظام اللوازم رقم ١٠٦ لسنة ١٩٧٣ ، وتفسير النصوص المطلوب تفسيرها على هذا الوجه .

صدر بتاريخ ١٩٧٥/٦/٢٢

بسم الله الرحمن الرحيم

الى اللجنة التنفيذية لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي الموقرة

بناء على القرار الصادر عن لجنتكم الموقرة في اجتماعها الخامس والثلاثين بتاريخي ١٣٨٤/٤/٢٦ و ١٩٦٤/٩/٣ بدمشق ، المتضمن :

* تشكيل لجنة من اعضاء اللجنة القانونية في اللجنة التنفيذية يضاف اليهم مستشار اللجنة الاستاذ عصام الانكليزي والاستاذ داود التكريتي وتكليفهم بدراسة موضوع العلاقة بين الاتفاقات والبروتوكولات المتعلقة بالخط الحجازي والموجودة لدى اللجنة ، وبين المرسوم التشريعي السوري رقم (٢٠) تاريخ ١٩٦٤/٨/٦ لاحداث المؤسسة العامة للخط الحجازي ، وهل هناك تعارض أو تضارب يضر بمصلحة إعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي واستثماره ، وخاصة تسميته بالمؤسسة العامة ، والتأكيد على توضيح المواد المختصة بالبيوع والمقايضات (المادتان ١٢ و١٧) من المرسوم المذكور .

* وتكلف اللجنة المذكورة بنفس الوقت ، دراسة موضوع قانونية التعويضات التي تمنح لاعضاء اللجان الاختصاصية في اللجنة التنفيذية ، وهذه اللجنة مؤلفة من السادة : عبد الجليل أسعد - عبد المحسن الصالح - مهيب الخياط - الدكتور أحمد بدر الدين - الأستاذ عصام الانكليزي والاستاذ داود التكريتي .

وبناء على كتاب أمين السر العام لللجنة التنفيذية ذي الرقم ٠/د .م/١٤٦٧ - المؤرخ بتاريخي ١٣٨٤/٤/٥ و ١٩٦٤/٩/١١ المتضمن طلب الاجتماع مع سائر اعضاء اللجنة المؤلفة لهذا الغرض في مكتب

اللجنة التنفيذية الساعة الحادية عشرة من صباح السبت في ١٣٨٤/٤/٦ و ١٩٦٤/٩/١٢ لتدارس الموضوع وتنظيم تقرير بنتائج هذه الدراسة لعرضها على اللجنة في اجتماعها القادم بعمان (الاردن) .

فقد عقدنا ، نحن الموقعين ادناه ، عدة اجتماعات ، تدارسنا فيها الموضوع من كل جوانبه واطرافه القانونية ، وصرنا الى قسمته الى قسمين :

أحدهما يتعلق بالمرسوم التشريعي السوري ذي الرقم ٢٠ ، والآخر يتعلق بالتعويضات .

ونتقدم الآن ببحث القسم الأول ، وهو المتعلق بالمرسوم التشريعي السوري ذي الرقم ٢٠ تاريخ ١٣٨٤/٣/٢٨ و ١٩٦٤/٨/٦ :

١- نبذة تاريخية صغيرة عن وضع الخط الحديدي الحجازي :

يمر الخط الحديدى الآن ، والذي تقوم لجنتكم الموقرة على اعادة تسييره بين دمشق والمدينة المنورة ، في بلاد ثلاثة ، وهي : الجمهورية العربية السورية ، والمملكة الاردنية الهاشمية ، والمملكة العربية السعودية .

وقد كانت هذه البلاد الثلاثة عند انشاء الخط تابعة للحكومة العثمانية التي كانت فكرت - اذ ذاك - بايجاد وسيلة تخفف المشاق والصعوبات التي تنتاب حجاج بيت الله الحرام من مختلف اقطار العالم الاسلامي ، وصارت الى انشاء الخط الحديدي الحجازي .

وقد كان السلطان عبدالحميد الثاني متسنما عرش السلطنة ، كما كان خليفة المسلمين ، عند التفكير في انشاء الخط . ولكن النفقات الباهظة التي يتطلبها اخراج الخط من حيز القول الى حيز الفعل ، وامور أخرى

كانت تراها الحكومة العثمانية عندئذ، آلت الى التفكير بجعل الخط خطاً إسلامياً، مما حدا بالسلطان عبدالحميد الثاني الى توجيه ندائه الى العالم الاسلامي يدعوه فيه للتبرع لانشاء الخط المذكور، وافتتح الاكتتاب بنفسه، وانهالت التبرعات من مختلف اقطار العالم الاسلامي.

وحفاظا على اتمام نفقات انشاء الخط من جهة، وفي سبيل ديمومته من جهة ثانية، واضافة الى هذه التبرعات التي جمعت من مختلف اقطار العالم الاسلامي، فقد وقفت له الحكومة العثمانية أوقافا عدة، وعينت له موارد مختلفة (كالطوابع والاوراق ذات القيمة وغيرها).

وقد بدىء بانشاء الخط في عام ١٩٠١ ووصل المدينة المنورة في عام ١٩٠٨، وأضحت القطر تسير بين البلدين منذ ذلك التاريخ، محققة الغاية التي أنشىء الخط من أجلها.

وكان يقوم على ادارة الخط الحديدي الحجازي، منذ تاريخ التفكير فيه، مجلس أعلى، تحت رئاسة الذات الشاهانية.

بقيت الأمور سائرة على هذا المنوال، الى أن استقر الخط، واضحى حقيقة واقعه، مما حدا بالحكومة العثمانية الى تأكيد اعتباره «وقفا اسلامياً» بصورة قانونية، بموجب القانون الصادر في ٢٩ من كانون الأول ١٣٢٩مالية (١٩١٣)، والذي أعلن ونشر ودرج في جريدة «تقويم وقائع» (وهي الجريدة الرسمية) بتاريخ ٩ من شوال ١٣٣٢ ١٨ من آب ١٣٣٠ تحت رقم ١٩٢١، كما نشر في المجلد السادس من «الدستور» (مجموعة القوانين الرسمية للحكومة العثمانية).

وخلاصة هذا القانون:

١- الحاق الخط الحديدي الحجازي بوزارة الاوقاف .

٢- العهدة الى ادارته بمدير عام تنتخبه وزارة الاوقاف ويعين بارادة سنية .

٣- يؤلف مجلس اداري من اعضاء فنيين واختصاصيين تنتخبهم وزارة الأوقاف - ويصادق على انتخابهم مجلس الوزراء ، وذلك لتدقيق ومراقبة معاملات الخط .

٤- تتمتع ادارة الخط بموازنة مستقلة . ويترك أمر ادارة أملاك الخط للادارة العامة . وما لم يربط بعد ، من عقاراته وأراضيه ، بسندات تمليك بأسم الادارة العامة للخط ، ويؤذن ، لهذه الادارة العامة بحفظ السندات - لديها .

٥- وأن هذا القانون يعتبر نافذا من تاريخ نشره .

وأستمرت الحال على هذا المنوال ، حتى اعلان الهدنة في عام ١٩١٨ ، وانسلاخ البلاد العربية عن الدولة العثمانية ، ومنها البلاد الثلاثة التي يمر الخط الحديدي الحجازي في اراضيها الآن .

اما عن القسم السوري من هذا الخط ، فقد قامت ادارة عربية محل الادارة السابقة واسرعت في اصلاح المتهدم منه .

وبعد استيلاء الجيوش الفرنسية على سورية ، وفرض الانتداب عليها ، فقد ربطت الادارة الفرنسية الخط الحديدي الحجازي بشخص المفوض الفرنسي باعتباره قائداً لجيوش الشرق ، ثم ربطته ، بعد ذلك ، بمراقبة الأوقاف الإسلامية العامة التي كانت تابعة للمفوضية الفرنسية في سورية ولبنان ، واحدى دوائرها .

وفي اثناء ذلك عقدت اتفاقية بأسم المفوض الفرنسي وشركة خطوط ش .ح .ت - (شام -حماه وتمديداتها) لادارة واستثمار الخط الحديدي الحجازي بالوكالة ، دون ان يمتد هذا الاستثمار الى عقارات الخط التي ألفت درجة خاصة بها .

واثر انتهاء الانتداب ، اصدرت الحكومة السورية قانونا رقمه ١٤٠ تاريخه ١٩٤٥/٢/٢٨ تضمن تأليف مديرية عامة لادارته ، وجعل من الخط (بما فيه املاكه وحقوقه ومصالحه) مؤسسة عامة مرتبطة برئاسة مجلس الوزراء ، كما تضمن القانون المذكور تأليف مجلس ادارة للخط ، تمثلت فيه دائرة الأوقاف وبعض الوزارات الأخرى لمراقبة ادارته ، وحقق القانون للخط كل حقوقه السابقة ووضعه الشرعي .

ولما كان القانون المذكور وضع على عجل وللحيلولة دون تمديد استثماره - وادارته من قبل شركة ش .ح .ت ، اذ بانتهاء شباط ١٩٤٥ يمدد الارتباط حكما سنة أخرى وفقا للاتفاق الذي كان معقودا بين المفوض الفرنسي عن الخط الحديدى الحجازى من جهة ، وشركة ش .ح .ت من جهة ثانية ، كما ذكرنا انفا ، وبعد تطبيق القانون ١٤٠ الملمح اليه بفترة وجيزة ، ظهرت نواقصه ، مما حدا بالحكومة السورية لاستصدار القانون ٣١٦ المؤرخ في ٢١ من جمادى الثانية ١٣٦٦ و ١٢ من أيار ١٩٤٧ ، الذي اعتبر :

١- (الخط الحديدي الحجازي (بما فيه املاكه وحقوقه ومصالحه) وقفا اسلاميا .

٢- (وهو مؤسسة ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي) ، مرجعها رئيس مجلس الوزراء .

وبتاريخي ٢٦ من جمادى الأولى ١٣٦٦ و ١٨ من نيسان ١٩٤٧ جرى بين حكومات الجمهورية العربية السورية ، والمملكة الاردنية الهاشمية ، والمملكة العربية السعودية ، وبناء على الاقتراح المقدم من المملكة العربية السعودية والذي كان موافقا عليه مبدئيا من الحكومة العربية السعودية والحكومة السورية .

فقد جرى اتفاق ، نذكر بعض مضامينة فيما يلي :

٢- في اتفاق ١٩٤٧/٤/١٨ وملاحقه وذيوله وما نشأ عن ذلك من قوانين :

١- تضمن الاتفاق المذكور ، فيما تضمن ، النصوص التالية :

اولاً- يعترف الفرقاء الذين يمر الخط في اراضيهم بأن هذا الخط وقف اسلامي تجري المحافظة عليه كما تجرى على الاوقاف الاسلامية .

ثانياً- ان الخط بفروعه وتمديداته هو وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة .

ثالثاً- على الفرقاء الذين يمر الخط باراضيهم ان يعيدوا للخط جميع ما يعود من حقوق وممتلكات .

رابعاً- ان واردات الخط جميعها تصرف على الخط بكامله .

٢- وقد تأيد ذلك بالبروتوكول ذي الرقم (١) المؤرخ في ١٩ من جمادى - الأولى ١٣٧٣ و ٢٤ من كانون الثاني (يناير) ١٩٥٤ ، اذ جاء في مادته الثانية :

«تأكيد الارتباط باتفاق ١٨ من نيسان ١٩٤٧ الموافق ٢٦ من جمادى الأولى ١٣٦٦ .»

وفي مادته الثالثة :

«اعتبار ما يتخذ من قرارات في هذا الشأن متمماً لذلك الاتفاق» .

٣- كما تأيد بالبروتوكول رقم (٣) المؤرخ في ١٦ من صفر ١٣٧٤ و ١٤ من تشرين الأول ١٩٥٤ ، الذي جاء في مادته الأولى :

«استمرار العمل على الأسس المقررة في مؤتمر الرياض المعقود "في شهر جمادى الأولى ١٣٧٣ وكانون الثاني ١٩٤٥ ، - واعتبار مقررات اللجنة التنفيذية المتخذة في اجتماعاتها المعقودة في دمشق في الفترة الواقعة بين ١١ و ١٦ من صفر ١٣٧٤ و ١٤ تشرين الأول ١٩٤٥ متممة لمقرراته .»

وتأكيداً لذلك فقد أقر - دولياً - مشروع النظام الأساسي لمجلس - ادارة الخط الحديدي الحجازي بملحق المادة الرابعة من البروتوكول رقم (١)- الذي جاء في مادته الأولى :

«ان شبكة الخطوط الحديدية الحجازية المعروفة باسم (الخط الحديدي الحجازي) والذي سيسمى فيما بعد بـ : «الخط» بسائر فروعة وتمديداته وحقوقه ومنشآته سواء اكانت تحت اشراف حكومات الدول الثلاث الموقعه على هذا النظام او خارجة عن هذا الاشراف في الوقت الحاضر «وقف اسلامي» . وقد اتفقت الحكومات الموقعه على هذا النظام على اعتبار هذا الخط مؤسسة دولية ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي وعلى اسناد ادارته الى مجلس ادارة دولي يؤلف على الوجه المبين في المادة الثانية من هذا النظام . . .»

وان هذا الاتفاق مع البروتوكولات المتعلقة به ، قد اصدرت بشأنها ،

كلها الحكومات الثلاث ، الاشتراعات المقتضية لجعلها نافذة في كل بلد من البلدان :

أ)- ففي المملكة العربية السعودية بموجب المرسوم الملكي الكريم رقم (١٣٧٤/٥/٧) تاريخ ٢ من شوال ١٣٧٤ .

ب)- وفي المملكة الاردنية الهاشمية بموجب القانون الاردني رقم (١٢) لعام ١٩٥٥ .

ج)- وفي الجمهورية العربية السورية بموجب القانون ذي الرقم ٦٧ والتاريخ ١٩٥٥/٤/١٩ .

والجدير بالملاحظة ان القانون السوري ذا الرقم ٣١٦ المؤرخ في ٢١ من جمادى الثانية ١٣٦٦ و ١٢ من ايار ١٩٤٧ ، انما صدر ونشر ودرج بعد اتفاق ١٨ نيسان ١٩٤٧ ، أي أن القانون ٣١٦ انما استوحى روحه من الاتفاق المذكور ، متوافقا مع نصوصه ، سائرا مع احكام الحقوق الدولية العامة .

٣- في مضامين احكام المرسوم التشريعي ٢٠ المؤرخ في ١٣٨٤/٣/٢٨ و١٩٦٤/٨/٦ وما تضمنه سؤال اللجنة التنفيذية حولها :

١- يسترعي الانتباه ، لأول وهلة ، اعتبار الخط الحديدي الحجازي «مؤسسة عامة» (الفقرة (آ) من المادة الأولى) تحل بجميع حقوقها والتزاماتها محل المديرية العامة للخط الحديدي الحجازي ، المؤلفة بموجب القانون رقم ٣١٦ تاريخ ٩٤٧/٥/١٢ بينما المادة الاولى من القانون ٣١٦ المذكور اعتبر الخط الحديدي الحجازي (بما فيه أملاكه وحقوقه ومصالحه) وقفاً إسلامياً .

والذي يتبادر للذهن ، ابتداء من هذا النص :

أ - ان الخط كان وقفاً إسلامياً (بما فيه املاكه وحقوقه ومصالحه) وأضحى بموجب هذه المادة «مؤسسة عامة» ،وبذا انقلب الوضع الحقوقي فيه من وقف اسلامي الى «مؤسسة عامة .»

ب- والجدير بالذكر ان للمؤسسات العامة ، في الجمهورية العربية السورية ، قانونا خاصا بها ، صادرا بالقانون المصري ذي الرقم ٣٢ المؤرخ في ١٩٥٧/١/٣١ ، المطبق في سورية بالقانون ذي الرقم ٢٥٧ المؤرخ في ١٩٥٩/١١/١٥ الذي جاء في مادته الأولى : «يعمل باحكام قانون المؤسسات العامة المشار اليه (وهو القانون ١٩٥٧/٣٢) في اقليمي الجمهورية العربية المتحدة» .

(وقد عدلت احكام المادة الثالثة من القانون ١٩٥٧/٣٢ بالقانون ٢٦٣ المؤرخ في ١٩٥٩/١١/٢٥) .

ج- وان الفقرة الأولى من المرسوم التشريعي ٢٠ فضلا عن كونها أخرجت الخط من كونه «وقفا اسلاميا» فقد جعلت منه «مؤسسة عامة» ، مؤكدا ذلك بالمادة ٣ من المرسوم التشريعي المذكور ، التي جاء فيها :

«يعين للمؤسسة مدير عام بمرسوم يتخذ في مجلس الوزراء بناء على اقتراح وزير المواصلات ويمنح تعويض التمثيل المقرر في القوانين النافذة لصنف المؤسسة» .

وغير ذلك من مواطن أخرى جاءت فيه :

وتجدر بنا الملاحظة ان احكام قانون المؤسسات العامة اعتبر :

آ)- الخط الحديدي الحجازي مؤسسة عامة كباقي المؤسسات فضلا عن كونه واخراجه من صفته وقفا اسلاميا .

ب)- وان قانون المؤسسات العامة اعطى في مادته الخامسة للجهات الادارية المختصة سلطة الرقابة من الناحيتين الادارية والمالية .

٢-اما المادة ١٢ من المرسوم التشريعي ٢٠ المذكور ، فانها اعتبرت :

«قرارات مجلس الادارة ، في المواضيع التالية ، نافذة ، بعد اعتمادها بمرسوم : الفقرة ٦-البيوع والمقايضات المتعلقة باموال الخط غير المنقولة عندما تزيد قيمتها عن اربعين الف ليرة سورية» .

والمادة ١٣ منه نصت اعتبار :

« قرارات مجلس الادارة في المواضيع التالية نافذة بعد اعتمادها بقرار من وزير المواصلات» .

«الفقرة ٣ - البيوع والمقايضات المتعلقة بأموال الخط غير المنقولة التي لا تزيد قيمتها عن أربعين الف ليرة سورية» .

والمفهوم من هاتين الفقرتين ان البيوع والمقايضات المتعلقة باموال - الخط غير المنقولة ، تكون نافذة :

١)- عندما تكون قيمتها أربعين الف ليرة سورية فأقل ، بعد تقريرها من مجلس ادارة الخط ، والموافقة عليها من وزير المواصلات .

٢)- عندما تزيد قيمتها على اربعين الف ليرة سورية ، بعد تقريرها من مجلس ادارة الخط ، تكون نافذة بمرسوم .

أي ان البيع والمقايضة امران يمكن وقوعهما ووقوع كل منهما .

٣- والمادة ١٧ من المرسوم التشريعي ٢٠ نصت :

« يسمح للمؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي ان تطرح عقارات الخط التي ليس لها علاقة مباشرة باستثماره للبيع بالمزايدة أو بالتعاقد ، حسب الطريقة التي يقررها مجلس ادارة المؤسسة ، وذلك لتغطية بعض العجز في استثمار ذلك الخط أو لتسديد ديونه تجاه الخزينة السورية وصندوق الدين العام» .

والمفهوم من نص هذه المادة :

أ - السماح لمؤسسة الخط ببيع عقاراته التي ليس لها علاقة مباشرة باستثماره .

ب- وان هذا البيع يكون بالمزايدة أو بالتعاقد حسب الطريقة التي يقررها مجلس ادارة المؤسسة .

ج- والغاية من ذلك :

١- تغطية بعض العجز في استثمار الخط ،

٢- او تسديد ديونه تجاه الخزينة وصندوق الدين العام .

وبكلمة ثانية فان المشرّع أقر ، من حيث المبدأ ، بيع عقارات الخط ، بصورة عامة ، والمقايضة عليها في المادتين ١٢ و ١٣ ، واناط ذلك بمجلس الادارة ضمن حدود ومراسم واشكال ، كما انه سمح ببيع عقارات الخط التي ليس لها علاقة مباشرة - باستثماره ، مزايدة أو تعاقداً حسب الطريقة التي يقررها مجلس الادارة وحده .

٤- هل هناك تعارض أو تضارب يضر بمصلحة إعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي واستثماره وبين المرسوم التشريعي ٢٠؟ .

هذا السؤال المطروح من قبل لجنتكم الموقرة يودى بنا الى القول بأن المرسوم التشريعي رقم ٢٠ قد حل محل القانون ٣١٦ بما جاء في هذا القانون الأخير من نصوص وأحكام ، بدليل :

أ)- ان المادة ٢٠ من المرسوم التشريعي رقم ٢٠ نصت صراحة حلول محل القانون ٣١٦ .

ب)- كما نصت على حلول مفاعيله محل المادة ٤ من القانون ٩٥٥/٦٧ .

ج)- كما ان المادة ٢١ من المرسوم التشريعي ٢٠ ألغت جميع الأحكام المخالفة له .

فما هو التعارض أو التضارب الذي يضر بمصلحة اعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي واستثماره؟ .

كنا بينا آنفا ان الخط الحديدي الحجازي ، انما قام بأموال المسلمين في مشارق الارض ومغاربها ، وان الحكومة العثمانية التي سعت وقامت في تمديده اعتبرته وقفا وجعلت له صفات خاصة يتميز بها ، ولم تتدخل في شؤونه الا من حيث المعونات التي كانت تسديها اليه . وبقي الخط كذلك الى ان جرى اتفاق ١٨ من نيسان ١٩٤٧ وما تبعه من اتفاق الرياض وبروتوكولات ، مؤكدة بالقوانين المحلية من الدول الثلاث ، ومنها الجمهورية العربية السورية .

وكان هذا الخط ، باعتراف الدول الموقّعة على اتفاق ١٨/٤/١٩٤٧ ،

إنما هـــــو :

أ)- وقف اسلامي ، وتجرى المحافظة عليه كما تجرى المحافظة على الأوقاف الإسلامية .

ب) وان الخط بفروعه وتمديداته هو وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة .

ج)- وعلى الفرقاء الذين يمر الخط بأراضيهم ان يعيدوا للخط جميع ما يعود له من حقوق وممتلكات .

د)- وان واردات الخط جميعها تصرف على الخط بكامله الخ ...

فما هي قيمة اتفاق ٩٤٧/٤/١٨ واتفاقية الرياض والبروتوكولات؟

ولنسمّ هذا كله بكلمة «اتفاق» أو «اتفاقية» .

لما كانت هذه الاتفاقية انما ابرمت واقرتها السلطات ذات الاختصاص في كل من البلدان الثلاثة الموقعه عليها ، وأصدرتها ثم نشرتها بقوانين محلية ، (في سورية القانون ٦٧ المؤرخ في ١٩٥٥/٤/١٩) ،

وكانت العقود الدولية التي تجريها الحكومات ، بعضها مع بعض - بصورة عامة- هي التي يجب تطبيقها عند وقوع تباين نص القانون الداخلي والمعاهدة الدولية (اجتهاد محكمة بداية السين (فرنسة) الغرفة الأولى ، في ٩٤٩/٥/٥-مجلة «القانون» ص ٣٣١ لعام ٩٥٠) ،

ولما كانت النصوص الدستورية السابقة لدستور الجمهورية العربية السورية المؤقت ، لم تنص القوة القانونية للمعاهدات التي نشرت حسب الأصول ، وكونها واجبة التطبيق عند تعارضها مع نص اشتراعي سوري ، مما حدا برئاسة مجلس الوزراء اذ ذاك الى اصدار البلاغ ذي الرقم ٢٤/ب ،

المؤرخ في ١٩٥٦/٣/٣ الذي تضمن النص التالي :

« لما كانت الأصول المتعارف عليها في الحقوق الدولية العامة تقضي بانه عندما تصبح دولة ما طرفا في معاهدة أو اتفاقية دولية ، تكون لاحكام هذه المعاهدة أو الاتفاقية في هذه الدولة أولوية على احكام تشريعها الداخلي .

«وحيث ان بعض وزارات الدولة تهمل تطبيق هذه الأصول عندما تتضارب احكام المعاهدات والاتفاقيات الدولية المرتبطة بها سورية مع احكام التشريع السوري الداخلي - الامر الذي يسيء الى علاقات البلاد بالعالم الخارجي ،

لذلك ، فاننا نرجو العمل على تطبيق هذه الأصول حرصا على الانسجام في التشريع ، وحسن العلاقات القائمة بين سورية وسائر الدول والمنظمات الدولية .»

ولما كان دستور الجمهورية العربية السورية المؤقت الصادر بالمرسوم ٩٩١ المؤرخ في ١٩٦٤/٤/٢٥ نص في مادته الـ ٥٢ ابرام المعاهدات والاتفاقات ، والتصديق عليها ونشرها فحسب ، ولم ينص القوة القانونية للمعاهدات التي نشرت حسب الأصول - مثله في ذلك الدساتير السابقة - فان قواعد الحقوق الدولية العامة تكون واجبه التطبيق ، كما وان بلاغ رئاسة مجلس الوزراء السوري الملمح اليه اعلاه مازال قائما ومرعي الاجراء .

وعلى هذا ، ولما كان اتفاق ٤٧/٤/١٨ انما هو معاهدة دولية يجب تطبيقها وفق النصوص الواردة فيها ولو تعارضت مع القوانين الداخلية السابقة من جهة ، ولا يمكن سن اشتراع جديد يتعارض معها من جهة

أخرى ، اذ انها (اى المعاهدات) تفوق في قوتها قوة القوانين الداخلية ، فلا يمكن الغاء حكامها او تعديلها او وقف تنفيذها ،

وكان اتفاق ٩٤٧/٤/١٨ قضى اعتبار الخط الحديدي الحجازي وقفا اسلاميا ، وهو وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة ،

وكان لا يمكن ان تنفرد حكومة من الحكومات الثلاث باشتراع يتعارض مع هذا الاتفاق وهذه البروتوكولات ،

وكان المرسوم التشريعي ٢٠ اجاز بيع عقارات الخط ، واناط ذلك بمجلس ادارة الخط الحديدي الحجازي ،

وكان مجلس ادارة الخط الحديدي الحجازي كما ورد في المرسوم التشريعي ٢٠ ليس مجلسا منبثقا عن اتفاق ٩٤٧/٤/١٨ أو أحد بروتوكولاته ، كما انه ليس مجلسا دوليا موافقا ومتفقا عليه من قبل الحكومات الثلاث ،

وكانت عقارات الخط الحديدي الحجازي لم تعد خاصة بحكومة ما ، بل هي ملك الوقف ، الذي هو وقف اسلامي ، وتشرف عليه الحكومات الثلاث معا ،

وكانت ملكية الوقف هي على الشيوع في كل جزء من اجزائه لا بل في كل ذرة من ذراته ،

وكان لا يمكن ، لاى فريق ، ان ينفرد ، وحده بالتصرف بما يملك الخط ، لذلك ، كان النص الوارد في المرسوم التشريعي ٢٠ يتعارض مع اتفاق ١٩٤٧/٤/١٨ واتفاق الرياض والبروتوكولات الملحقة به .

ما يتعارض من احكام المرسوم التشريعي ٢٠ مع احكام اشتراع سوري آخر.

١- لما كانت المادة ٢١ من المرسوم التشريعي ٢٠ الملمح اليه قضت بالغاء جميع الاحكام المخالفة له ،

وكانت المواد ١٢ و١٣ و١٧ منه سمحت ببيع عقارات الخط - كما ذكرنا آنفا وكانت المادة الأولى من المرسوم التشريعي ١١٨٧ المؤرخ في ٩٦٣/٧/٣١ نصّت :

«تسجل باسم وقف الخط الحديدي الحجازي كافة أملاك مؤسسة الخط الحديدي الحجازي على اختلاف انواعها الواقعة خارج مرافق الاستثمار أو بداخلها بما فيها أراضي ومحطات وطرق وحرم سير الخط المذكور المسجلة في السجل العقاري باسم الخط الحديدي أو ما اعتبر منها من الأملاك العامة» .

وكانت المادة ، الالف ،(١٠٠٠) من القانون المدني السوري نصّت :

- لا يكون للوقف اثر قانوني الاّ من يوم قيده في السجل العقاري .

فقد أضحت المادة الأولى من المرسوم التشريعي ذي الرقم ١١٨ غير ذات موضوع ، ما دامت املاك الخط الحديدي الحجازي لم تسجل - قبل صدور المرسوم التشريعي ٢٠- على اسم وقف الخط الحديدي الحجازي من جهة وما دامت أملاك مؤسسة الخط الحديدي الحجازي ليست مسجلة وقفا من جهة ثانية ، وذلك باعتبار كون المادة ٩٩٨ من القانون المدني السوري نصّت :

١- لا يجوز بيع العقار الموقوف .

٢- ولا يجوز التفرغ عنه لا مجانا ولا ببدل ولا انتقاله بطريق الارث .

٣- ولا يجوز رهنه او عقد تأمين عليه ، غير انه يمكن استبداله واجراء الاجارتين والمقاطعه عليه .

ان هذه النصوص الواردة في القانون المدني السوري تتعارض مع الاتفاق ، كما تتعارض مع الاحكام الواردة في المادة الاولى من المرسوم التشريعي الـ ٩٦٣/١١٨ ولما كانت النصوص اللاحقة تلغي أو تعدّل الأحكام السابقة ، وكان المرسوم التشريعي الـ ١٩٦٣/١١٨ هو حكم خاص يعدّل الأحكام العامة أو يقيدّها ،

وكانت الاتفاقيات الدولية واجبه التطبيق في حال تعارض نصوصها ونصوص القانون المحلي - كما ذكرنا آنفا ،

لذلك ، اصبح من الواجب تطبيق الاحكام الواردة في المرسوم التشريعي - الـ ١٩٦٣/١١٨ واتفاق الرياض ،

عن تغطية بعض العجز أو تسديد الديون للخزينة السورية وصندوق الدين العام :

من البين الواضح ، ووفق النصوص القانونية المذكورة اعلاه ، واتفاق ٩٤٧/٤/١٨ واتفاق الرياض والبروتوكولات الملحقة به ، ان الخط الحديدي الحجازي هو وقف - إسلامي . ومن المتفق عليه - شرعا وقانونا - بان للوقف حكمين :

آ - حكما من حيث انه نظام قائم ، له شخصية قانونية .

ب - وحكما من حيث علاقاته بالغير .

فأما ماهيته وكيانه وأركانه وشروطه والولاية عليه وناظره ومدى سلطانه في التحدث عنه ، والتصرّف في شؤونه مما الى ذلك يخص نظام الوقف ، فهو خاضع لحكم الشريعة الاسلامية ، واما العلاقات الحقوقية بين الوقف والغير فهي خاضعة للقوانين الوضعية .

وان القواعد الشرعية تقضي بوجوب المحافظة على ابدية الاموال الموقوفة لتبقى على حالها على الدوام لاملكية فيها لاحد من الافراد ، وغير قابلة لان يتملكها احد من الافراد كذلك ، لان الاعيان الموقوفة محبوسة عن التصرفات لا يجوز فيها بيع ولا هبة ولا رهن ولا وصية ولا ارث . . .

كما وانه من القواعد الشرعية المقررة ايضا بان الفقه الاسلامي قد اعتبر الوقف لا ذمة له ولذلك لم يوجب عليه في اعيانه لا ما استدانه القّيم بامر القاضي والنفقة في العمارة ، ولا ما انفقه القيّم فيها بغير اذن واشهد على نفسه عند الانفاق بالرجوع به ، بل جعل اقتضاء ذلك من ريع الوقف ولو في كل سنة شيء منه .

وعلى هذا ، فاذا وقع الخط في عجز أو احدى خزانات الدول فان العجز يغطى من ريعه وورداته ، ولا يجوز بيع عقاراته او بعضها تسديدا لدين بوجه من الوجوه ،

أما عن تسديد الديون للخزينة السورية وصندوق الدين العام ، فان الخطوط الحديدية - بصورة عامة - اضحت تقع تحت اعباء العجز ، بعدما كانت للاستثمار ، وذلك لتبدل طرق المواصلات من خطوط حديدية ، الى مختلف انواع السيارات - والطائرات . فبعدما كانت الخطوط الحديدية

الوسيلة المثلى للنقل البرىء ، اضحت تاتي بالدرجة الرابعة او الخامسة . وهذا ما اوقع الخطوط الحديدية في العجز . ولكن ، لما كانت الخطوط الحديدية تقوم بخدمة عامة (والخدمات العامة - كما هو معلوم - لا يقصد منها الربح ، بل يقصد منها تسهيل سبل الحياة بمختلف انواعها ونواحيها للمواطنين) ، فقد قامت الدول التي تتبعها تلك الخطوط ، بمدها بالمعونات المختلفة المتتالية لسد العجز .

وتجاه هذه القاعدة فقد كان العجز الذي لحق بالخط الحديدي الحجازي في ايام الانتداب الفرنسي ، تحملته موازنة المصالح المشتركة في المفوضية الفرنسية ، التي كانت تهيمن على الموارد الجمركية وغيرها من موارد اخرى .

ثم اعقب ذلك عهد الاستقلال السعيد ، واضحت الحكومة السورية تمد الخط بمختلف السلف والمعونات .

فقد جاء في المادة ٩ من القانون ١٤٠ لعام ١٩٤٥ النص التالي :

«يؤذن لوزارة المالية في منح ادارة الخط سلفا بدون فائدة لا يتجاوز مجموعها مليون ليرة سورية . تحدد شروط تسديد هذه السلف باتفاق بين وزارة المالية ومجلس الادارة يقره مجلس الوزراء .»

وجاء في المقطع الـ ٧ من الفقرة ج من المادة ٧ من القانون ٣١٦- لعام ١٩٤٧ النص التالي :

«يقوم مجلس الادارة بالاعمال الآتية :

ج- يبت المجلس نهائيا في المشاريع والاقتراحات التي تصدر عن

المديرية العامة بالامور الآتية :

٧- طلب السلف من الحكومة وتحديد مبالغها .

وجاء في المادة ١١ من القانون ٣١٦ المذكور ما يلي :

« . . . فاذا نفذ هذا المال (أي المال الاحتياطي) أو كان غير موجود تؤذن وزارة المالية بمنح ادارة الخط سلفا دون فائدة على ان لا يتجاوز مجموع السلف مليون ليرة سورية في سنة واحدة ، **ويقرر مصير هذه السلف تسديدا او اعفاء بقانون .**

وأضيف الى المادة ١٤ من القانون ٣١٦ النص نفسه الوارد في المادة ٩ من القانون ١٤٠/٩٤٥ اعلاه ، بالقانون ٤١٦ المؤرخ في ١٩٤٨/٥/٢٦ .

والذي يسترعي الانتباه بصورة خاصة ما ورد في المادة ٣ من القانون ٦٧- المؤرخ في ٩٥٥/٤/١٩ القاضي بتصديق الاتفاق بين الحكومات الثلاث ، التي جاء فيها :

«يسمح لوزارة المالية ان تعقد مع مجلس ادارة الخط الحديدي الحجازي الموحد ، الاتفاقات اللازمة لتصفية الديون المترتبة للخزينة السورية العامة على القسم السوري من الخط الحديدي الحجازي ولتصفية التزامات الدولة السورية الناجمة عن القروض المعقودة بين مديرية الخط الحديدي الحجازي العامة في دمشق ومصرف سورية ولبنان بكفالة وزارة المالية ، ولهذه الغاية يسمح للوزارة المذكورة عند الاقتضاء ان - تستمر في كفالة القروض المذكورة لمصلحة ادارة الخط الموحد .»

فمن هذا النص يستفاد :

أ - السماح لوزارة المالية السورية بان تعقد مع مجلس ادارة الخط الموحد الاتفاقات اللازمة لتصفية الديون المترتبة للخزانة السورية العامة على القسم السوري من الخط ،

ب- ولتصفية التزامات الدولة السورية عن القروض المعقودة بين الخط في دمشق ومصرف سورية بكفالة وزارة المالية ،

ج- ولهذه الغاية يسمح لوزارة المالية - عند الاقتضاء - ان تستمر في كفالتها لمصلحة ادارة الخط الموحد .

فتصفية ديون الدولة السورية على القسم السوري من الخط ، ارادها المشرع السوري ان تكون بالسماح لوزارة المالية بان تتفق ومجلس ادارةالخط الموحد عليها .

ومجلس ادارة الخط الموحد منصوص في المادة الرابعة من البروتوكول رقم (١) التي جاء فيها :

«اتفق ممثلو الحكومات الثلاث الموقعون على هذا على :

٤- مشروع نظام مجلس ادارة الخط الحديدي الحجازي الملحق بها وملحق المادة الرابعه المذكورة من البروتوكول رقم (١) نص أن :

«شبكة الخطوط الحديدية الحجازية المعروفة باسم (الخط الحديدي الحجازي) والذي سيسمى فيما بعد بـ «الخط» بسائر فروعه وتمديداته وحقوقه ومنشآته سواء أكانت تحت إشراف الحكومات الثلاث الموقعة على هذا النظام أو خارجه عن هذا الاشراف في الوقت الحاضر ، وقف اسلامي وقد اتفقت الحكومات الموقعة على هذا النظام على اعتبار هذا الخط مؤسسة

دولية ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي وعلى **اسناد ادارته الى مجلس ادارة يؤلف على الوجه المبين** في المادة الثانية من هذا النظام وسيسمى فيما بعد باسم «المجلس» . وان المادة الخامسة من النظام المذكور نصّت :

«أ- ينظر المجلس في شؤون الخط المالية والادارية والانشائية الخ . . .»

وعلى هذا فان المشترع السوري ، بالمادة الثالثة من القانون ١٩٥٥/٦٧ ، انما اراد التريث بالنظر في امر تصفية ديون الخزينة السورية العامة على القسم - السوري من الخط ، الى ما بعد تأليف مجلس ادارة الخط الموحد ، الذى له الحق وحده (أي مجلس ادارة الخط الموحد) النظر في شؤون الخط المالية ، باعتبار ان الخط مؤسسة دولية ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي ، ومجلس ادارته هذا هو مجلس ادارة دولي .

وفوق هذا ، فان القرض الذي كان استقرضه القسم السوري من الخط ، من مصرف سورية ولبنان بكفالة وزارة المالية (والذي كان بموجب المرسومين الاشتراعيين ذوي الرقم ٥٦ المؤرخ في ١٩٤٩/٨/١٣ و ٦٣ المؤرخ في ١٩٥٣/٣/١٦)- وقد انتقل هذا القرض الى صندوق الدين العام بموجب الاشتراع السوري القائم - ان هذا القرض سمح المشترع السوري ايضا بتصفيته .

أ- اما مع مجلس ادارة الخط الموحّد .

ب- واما استمرار وزارة المالية في الجمهورية العربية السورية بكفالتها لتلك القروض .

واقر المشترع السوري فوق ذلك قوله :

«لمصلحة ادارة الخط الموحد» .

ومما يزيد ارادة المشترع في التريث في تصفية ديون الخزانة السورية العامة والتزامات الدولة السورية الناجمة عن قروض الخط ، أو استمرارها (أي الخزينة العامة) في كفالتها ادارة الخط - ان مفعول القانون ٣١٦/٩٤٧ يبقى قائما حتى نهاية اعمال اصلاح كامل الخط ، (المادة ٤ من القانون ٦٧/٩٥٥ المعطوفة على المادة ١٧ من نظام اللجنة التنفيذية الملحق بالبروتوكول رقم ٣) .

وغني عن تكرار البيان بان القانون ٣١٦/٩٤٧ تضمن - فيما تضمن - طلب السلف من الحكومة وتحديد مبالغها (المقطع ٧ من الفقرة ج من المادة ٧ منه) كما ذكرنا آنفا .

ولو اراد المشترع السوري عند تصديقه اتفاق ١٨/٤/٩٤٧ واتفاق الرياض والبروتوكولات الملحقة به واقرارها والذي نشرها بالقانون ٦٧/٩٥٥ ، ان تتقاضى خزانة الجمهورية العربية السورية من ادارة الخط ما كانت اقرضته وتقرضه له ، وما كفلته به - لو اراد المشترع السوري تقاضي ذلك فورا ، كما عين اجلاً لبدء تصفية حقوق الخزانة السورية هذه ، ولما نص في مادته الثالثة هذا النص باستبقاء هذه الديون والالتزامات إلى ما بعد تاليف ادارة الخط الموحد ، بل لعين لها اجلا ، او وجد لها حلا فوريا ، أو - على الاقل - لسكت عن ذلك وانما النص القانوني الصريح ، وما رمى اليه فيه يتلخص :

أ - بالتريث بتصفية ديون الخزانة السورية العامة الى ما بعد تاليف مجلس ادارة الخط الموحد ،

ب- بالتريث بتصفية كفالة الحكومة العربية السورية الى ما بعد تاليف المجلس المذكور ،

ج- وفوق هذا باستمرار الكفالة حتى الى ما بعد تاليف مجلس ادارة الخط الموحد .

وقد جاء تأكيد ذلك في المادتين الأولى والثانية من المرسوم التشريعي ذي الرقم ٣١ المؤرخ في ١٩٦٢/١١/٢٤ ،التي جاء فيهما :

«ان يسمح لوزارة المالية ان تمنح مؤسسة الخط الحديدي الحجازي من اموالها **الجاهزة وحتى تاريخ تشكيل مجلس ادارة الخط الحديدي الحجازي الموحد** المنصوص عليه في المادة الرابعه من القانون ٧٦ في ٩٥٥/٤/١٩ سلفا على عجز الاستثمار وفق الأسس الآتية :

أ - تمنح بادىء الأمر سلف مؤقتة على اساس العجز المقدر في الميزانية السنوية للمؤسسة المذكورة ،

ب- اذا ظهر بعد قطع حسابات المؤسسة السنوية ان عجزها الفعلي - قد نقص عن السلف الممنوحة وفق الفقرة السابقة يعتبر الفرق سلفة موقتة جديدة ممنوحة على عجز العام التالي ، اما اذا زاد عنها فتمنح المؤسسة سلفة بالفرق .

٠٢ - تسوى وفق احكام المادة السابقة الممنوحة لمؤسسة الخط الحديدي الحجازي من خزينة الدولة ومديرية صندوق الدين العام منذ اول آذار ١٩٤٥ وحتى تاريخ نفاذ هذا المرسوم التشريعي .

والمستفاد من هذا النص بان السلف التي تمنحها خزانة حكومة

الجمهورية العربية السورية للخط الحديدي الحجازي ، يجب :

أ - ان تستأخر سلفها ويبدأ البحث بها حتى تاريخ تأليف مجلس ادارة الخط الموحد ،

ب- وانه في حال منح سلفة مؤقتة ، وكانت هذه السلفة المؤقتة تفيض عن العجز الملحوظ ، بعد قطع الحساب ، يعتبر الفائض من هذه السلفة ، سلفة جديدة ممنوحة على عجز العام المقبل .

فما جاء في المرسوم التشريعي ٩٦٤/٢٠ ، موضوع البحث ، من حيث طرح عقارات الخط التي ليس لها علاقة مباشرة باستثماره ، مزايدة ام تعاقدا ، لسد بعض العجز في استثمار ذلك الخط او تسديد ديونه تجاه الخزينة السورية وصندوق الدين العام ، كما جاء في المادة ١٧ منه ، انما يخالف :

١)- الاتفاق الدولي

٢)- الاحكام الشرعية

٣)- ارادة المشترع السوري السابقة للمرسوم التشريعي ٢٠ المذكور .

هذا ما تبين لنا ، دراسة النصوص القانونية ، والتي كان العمل بها جاريا قبل صدور المرسوم التشريعي ١٩٦٤/٢٠ ، نقدمه الى لجنتكم الموقرة ، جوابا على سؤالها المطروح منها ، والمبين في صدر هذه الدراسة .

والسلام عليكم ورحمة الله ،

دمشق الشام ، في ١٨ من جمادى الاولى ١٣٨٤ وفق ٢٤ من ايلول ١٩٦٤

توقيع توقيع

المرسوم التشريعي رقم (٣٠)

بتعديل بعض احكام المرسوم التشريعي (٢٠) تاريخ ٦٤/٨/٦

مجلس الرئاسة ،

بعد الاطلاع على الدستور المؤقت ،

وعلى المرسوم التشريعي رقم (٢٠) تاريخ ١٩٦٤/٨/٦ :

يرسم ما يلي

المادة ١) تضاف الفقرة التالية الى المادة الاولى من المرسوم التشريعي رقم (٢٠) بتاريخ ١٩٦٤/٨/٦ :

ج - يعتبر الخط الحديدي الحجازي (بما فيه املاكه وحقوقه ومصالحه) وقفا اسلاميا وتراعى بشأنه احكام المادة الاولى من المرسوم التشريعي رقم (١١٨) المؤرخ في ١٣٨٣/٣/١١ و١٩٦٣/٧/١٣ .

المادة ٢) تلغى من المرسوم التشريعي رقم (٢٠) المؤرخ في ١٩٦٤/٨/٦ الفقرة (٦) من المادة (١٢) والفقرة (٣) من المادة (١٣) والمادة (١٧) .

المادة ٣) تضاف الى المادة (١٨) من المرسوم التشريعي رقم (٢٠) المؤرخ في ١٩٦٤/٨/٦ الفقرة التالية :-

هـ - يتم تبليغ قرار الاخلاء بالبريد المضمون او بالطريق الاداري .

المادة ٤) ترد ولا تسمح الدعاوى التي ستقام على الخط الحديدي الحجازي أو على من مصالحه أو مستخدميه بشأن أجور العقارات العائدة للخط المذكور .

المادة ٥) ينشر هذا المرسوم التشريعي في الجريدة الرسمية ويعتبر نافذا من تاريخ نفاذ المرسوم التشريعي رقم (٢٠) المؤرخ في ١٩٦٤/٨/٦ باستثناء المادة الرابعة منه التي تعتبر نافذة من تاريخ نشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية .

دمشق في ١٣٨٤/١٠/٤ و ١٩٦٥/٢/٦

صدر عن مجلس الرئاسة
رئيس مجلس الرئاسة
محمد امين الحافظ

الرقم : - ١/١٥/٥٧٩ -صورة الى المؤسسة العامة للخط الحديدي الحجازي .
دمشق في ١٩٦٥/٢/٧

عـ/ وزير المواصلات
المهندس امين برزغل

ISAM AL-ANANI
ADVOCATE
TEL: 84545
P.O. Box 19497
Salah Edden Str. Jerusalem

عصام العناني
المحامي
تلفون ٨٤٥٤٥
ص.ب. ١٩٤٩٧
القدس - شارع صلاح الدين

Date .... التاريخ

No. .... الرقم

السيد المستشار القانوني لمنطقة الضفة الغربية

بيسان/ رام الله

تحية وبعد

المستدعي : المحامي عصام العناني / القدس

بوكالته العامة عن دائرة الاوقاف والشؤون الاسلامية

الموضوع : عقارات الخط الحديدي البيان

عاقبا على المحادثة الشفوية التي دارت بيني من جهة وبين عدد من المستشارين القانونيين العاملين في مكتبكم بتاريخ ٨٢/٢/٩ وبناء على طلبهم فانني أتقدم لكم بهذه المذكرة القانونية بخصوص عقارات الخط الحديدي موضوع البحث مبينا اللوائح والوضع القانوني فيما يختص بهذه الأراضي .

أولاً : تنص المادة الثالثة من قانون الخط الحجازي الأردني رقم ٢٢ لسنة ١٩٥٢ والمنشورة في عدد الجريدة الرسمية الاردنية رقم ١١٠٥ تاريخ ١٩٥٢/٤/٩ على مايلي :-

يعتبر الخط الحجازي وقفا اسلامية ومؤسسة عامة ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي مرجعها الاعلى رئيس مجلس الوزراء .

كما نصت المادة الرابعة من القانون المذكور على مايلي :

يشرف على استثمار الخط وعلى ادارة املاكه ومصالحه مجلس ادارة اعلى مؤلف من ...... الخ .....

ثانياً : من هنا يتضح ان عقارات الخط وقف اسلامي غير أنه تقرر ان تناط شؤون هذا الوقف والاشراف عليه من قبل موظفو ادارة . بمعنى أن الادارة والاشراف كانت بموجب ذلك القانون لمجلس الادارة المذكور دون ان يعني ذلك ابدا التعرض لملكية العقارات أو رقبة (كذا) الاراضي التابعة لهذا الخط لانها بالفعل وحسب نص القانون الصريح هي وقف اسلامي .

ثالثاً :- بل واكثر من ذلك فقد تم توقيع اتفاق بتاريخ ١٩٤٥/٤/١٨ فيما بين الحكومات الاردنية والسعودية والسورية في مدينة دمشق والمذكور في ملحق رقم (١) لعدد الجريدة الرسمية رقم ٢٢٢ الصادر بتاريخ ١٩٤٥/٧/١١ على الصفحة (٦٥٦) منه وجاء في هذا الاتفاق الذي حضره سمير الرفاعي رئيس وزراء الاردن آنذاك ووزير الخارجية والشيخ يوسف ياسين نائب وزير خارجية المملكة العربية السعودية في ذلك الوقت والسيد محمد الزين وزير مالية الجمهورية السورية في حينه

مايلي :- يعترف الفرقاء الذين يمر الخط (الخط الحجازي) في ارضهم بأن هذا الخط هو وقف اسلامي تجب المحافظة عليه كما تجب المحافظة على الاوقاف الاسلامية .

كما أن الخط بفروعه وتمديداته وعقاراته هو وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة . . . . الخ . . . .

رابعاً : حتى مجلس الادارة الذي كان مكونا من وزير المواصلات والمدير العام للخط كعضو . . . . . الخ . . . .

تنص في تشكيله ممثلا عن دائرة الاوقاف كعضو في هذا المجلس مما يشير الى أن دائرة الاوقاف التي تملك هذه العقارات يجب أن تكون كله قانونا في مجلس الادارة لتقوم على الاشراف التام على أملاكها وعلى استثمار هذه الأملاك .

خامسا : وبعد ذلك انتهت مهمة هذا المجلس منذ العام ١٩٦٢ وهو تاريخ صدور قانون الاوقاف رقم ١٦ لسنة ١٩٦١ وتأكد هذا أيضا بصدور قانون الأوقاف رقم ١٦ لسنة ١٩٦٦ والذي هو بتاريخ لاحق لتاريخ صدور قانون الخط الحجازي رقم ٥٢/١١ ، وبموجب قانوني الأوقاف المذكورين فقد أُنيطت شئون هذا الوقف وكأنه العقارات الوقفية وكافة الأوقاف الخيرية الأخرى بدائرة الاوقاف والشئون الاسلامية ولم تعد ادارة هذه الاوقاف في المملكة الاردنية الهاشمية من شأن حكومة الجمهورية السورية أو المملكة السعودية أو حكومة المملكة الاردنية الهاشمية وقد جاء في المادة الثانية من القانون المذكور والمنشور في الجريدة الرسمية الاردنية عدد ١٩٢٦ تاريخ ٦٦/٥/١٢ ان عبارة

الاوقاف والشئون الاسلامية تعني الاوقاف الاسلامية في المملكة اينما تكون . كما ان المادة الثالثة من ذات القانون نصت صراحة على صلاحيات واستقلال مجلس الاوقاف بادارة اراضي وعقارات الاوقاف الاسلامية .

وبالاستناد الى هذا القانون فقد صدر النظام رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٦ المشنور في الجريدة الرسمية عدد ١٩٦٧ بتاريخ ١٩٦٦/١١/٧ والذي تقضي المادة (٥٦) منه بان تسجل عقارات الوقت باسم دائرة الاوقاف والشئون الاسلامية .

قد يقال ان مجلس بلدية نابلس قد استأجر في العام ١٩٦٠ ارضا وقفية تابعة للخط الحجازي من مجلس الادارة الاعلى للخط الحجازي الاردني المذكور فلماذا اذن لم تؤجره دائرة الاوقاف طالما انها هي المالكة لهذه العقارات والرد على ذلك في منتهى اليسر والبساطة . اذ أن الاجارة المذكورة انما تمت بالاستناد الى القانون القديم رقم ٦٢ لسنة ١٩٥٢ والمشار اليه اعلاه والذي تم الغاؤه بالقانون اللاحق رقم ٢٦ لسنة ١٩٦٦ والذي اناب لمجلس الاوقاف والشئون الاسلامية ادارة هذا الوقف بدلا من مجلس الادارة السابق المنوه عنه في القانون السابق المشار اليه . ونظراً لأن الاجارة المذكورة تقع ضمن حدود بلدية مدينة نابلس فقد استمرت هذه الاجارة بموجب قانون المالكين والمستأجرين الاردني ساري المفعول رقم ٦٢ لسنة ١٩٥٢ .

سادسا : وقد يقال ايضا ان هناك قرارا للديوان العالي بتفسير القوانين الاردني يفسر فيه مواد قانون الخط الحجازي الا انه من الرجوع

الى هذا القرار نجده محصورا في تفسير نص القانون فيما يتعلق بالاعفاء من الرسوم وهو ليس مدار بحثنا لان قانون الخط الحجازي اناط كما ذكرنا أعلاه الاشراف على عقارات هذا الخط بمجلس الادارة استثمار هذا الخط من قبل مجلس الادارة ، وطالما ان هناك مجلس ادارة من مهامه الاستثمار فإنه والحالة هذه دفع اية رسوم قد تترتب على اية معاملة يقضي القانون بدفع الرسم عنه في حين ان دائرة الاوقاف ليس من اهدافها الاتجار وتحقيق الارباح وانما هي مسؤولة عن الاشراف والانفاق على المساجد والمعابد الدينية ودور الايتام والكليات الشرعية واصلاح المقابر وتسويرها لحمايتها ورعاية شئون الحج وما الى ذلك من أمور لا يتحقق من ورائها الربح ولذلك فقد اعفيت هذه الدائرة من دفع الرسوم .

سابعا : لابد لنا في هذا المجال من معالجة الامر العسكري (٥٩) المنشور في العدد الخامس من مجموعة الاوامر الصادرة عن قيادة قوات جيش الدفاع الاسرائيلي في منطقة الضفة الغربية بتاريخ ١٥/١١/ لنجد فيما اذا كان هذا الامر يعني عقارات الخط الحجازي موضوع البحث ام لا .

١- يلاحظ بادئ ذي بدء أن هذا الامر صدر كما صدر غيره من اوامر سعيا للمحافظة على أمن اسرائيل وعلى سلامة جيش الدفاع الاسرائيلي واقرارا للحكم المنتظم في المنطقة .

ومن هذا المنطلق واستنادا لهذه المقدمة صدر الامر العسكري المشار اليه ولا يمكن ان نتصور ابدا ان وضع اليد على ارض وقفية او مصادرتها او اعتبارها حكومية هو من أجل المحافظة على أمن اسرائيل

أو على سلامة جيش الدفاع الاسرائيلي اذ لم تكن دائرة الأوقاف في المنطقة في حالة حرب أو ملتزمة بحالة حرب ضد اسرائيل لانه وكما ذكرنا آنذاك هي معنية بأمور بعيدة جداً عن الحروب والسياسة بشكل عام .

٢- يلاحظ أن الأمر العسكري المذكور (٥٦) قد عرف املاك الحكومة بأنها الاملاك التي كانت في اليوم المحدد عائدة لواحدة من الاثنتين التاليتين :-

١- أ) الدولة المعادية .

ب) الهيئة الحكومية التي تمتلك الدولة المعادية أي حق فيها سواء بصورة مباشرة ام غير مباشرة .

٢- الاملاك التي كانت مسجلة في اليوم المحدد على اسم واحدة من المبينتين في البند (أ) .

ومن النص المذكور نجد انه يكون العقار من الاملاك الحكومية لابد ان يكون هذا العقار ملكا لدولة أو جهة حكومية تملك الدولة المعادية اي حق فيها وربما وفي هذا المجال لابد ان نميز والقانون والعدالة تقران بذلك بين رقبة العقار وبين استثمار هذا العقار ، فالرقبة في عقار الخط الحديدي في الاوقاف والاستثمار او الاشراف عليه كان لفترة زمنية محدودة انتهت وبكل تأكيد في عام ١٩٦٦ لمجلس ادارة اشتركت فيه اكثر من جهة والذي يعنينا هو رقبه العقار وليس الاستثمار فيه ، والرقبة كما هو معلوم لديكم ومن القوانين التي أشرنا في مطلع كتابي هذا تعود للاوقاف الاسلامية ولا يجوز مع الاحترام اعتبارها غير ذلك

لمجرد ان هناك هيئة عليا او استثمار او كان بصدد المضي على استثماره، فملكية العقار شيء وحتى مؤقت لجهة معنية بالاستثمار شيء آخر تماما كما لو قامت دائرة الاوقاف مثلا بتأجير وتحكير قطعة ارضها لهيئة حكومية تمتلك دولة ما (غير واضحة) اذا ما تم ذلك تعتبر الارض نفسها ملكا لكل دولة المعادية او الهيئة الحكومية المشار اليها : وبالتالي تعتبر بموجب الامر سنة ٥٦ ملكا من الاملاك الحكومية .

ان في مثل هذا التفسير الواسع الكبير لا يمكن أن يكون المشرع قد قصده ولا يمكن ان يكون واضعا لقانون قد هدف اليه او فكر فيه وانما هدف وفكر وخطط ووضع القانون للاملاك التي كانت فعلاً ملاكاً للدولة المعادية وتتصرف بها هذه الدولة تصرف المالك في ملكه ، وليس تصرف المنتفع او المستأجر او (؟) او المدير لها العقار وانشاءاته .

ولو فرضنا جدلا ان عقارا للوقف تم تأجيزه لشخص لاستثماره ثم تبين فيما بعد لدائرة الاوقاف والسلطات المختصة ان هذا المستأجر يقوم باعمال عسكرية معادية لهذه السلطات وتم اعتقاله بتهمة امنية فهل تعتبر السلطات استنادا لنص الامر (٥٩) ان العقار الوقفي الذي كان مؤجرا له ملكا من املاك الحكومة؟

مما سبق يتضح لكم بأن الاراضي والعقارات الثابتة التابعة للخط المعروف باسم الخط الحجازي هي وقف اسلامي وان المسئول (المسؤول) منذ عام ١٩٦٦ في ادارته ووضع اليد عليها هي دائرة الاوقاف والشئون الاسلامية وبالتالي فان املاكها لايمكن ان تعتبر اراضي حكومية كما لاتعتبر من الاموال المتروكة وبناء على ذلك فاننا نطالب ان توقف كافة الاجراءات التي يقوم بها البعض من قبل السلطات أو بواسطتها في

هذه الاراضي وان يلغي اي اجـراء تم اتخـاذه من قـبل هذه السلطات بخصوص هذه الاراضي على اعتبار انها حكومية .

هذا مع الاحترام

محامي الاوقاف

عصام العناني

تحريراً في ١٩٨٢/٢/١٧

نسخة لسماحة رئيس مجلس الاوقاف والشئون الاسلامية المحترم

نسخة للسيد مدير عام دائرة الاوقاف المحترم .

سماحة رئيس مجلس الاوقاف والشئون الاسلامية المحترم/ القدس

تحية وبعد،،

الموضوع : ارض سكة الحديد الوقفية/ طولكرم

بتاريخ ٨٢/٢/٩ عقدت اجتماعا من الساعة الحادية عشرة في الظهر حتى الواحدة ظهرا مع عدد من المستشارين القانونيين في قيادة الحكم العسكري في بيت ايل بخصوص اقدام جرافات اسرائيلية على ارض الوقف في طولكرم والمعروفة باسم ارض سكة الحديد.

وعلى الرغم من ان هناك وجهات نظر مختلفة جدا فيما بيننا الا انني لمست تجاوبا لديهم في محاولة حل اي خلاف فيما بيننا وديا قبل اللجوء الى المحاكم واشاروا الى ان خلافا قد تم تسويته فيما بيننا في وقت سابق بخصوص ارض سكة الحديد في شارع فيصل بنابلس والذي تقوم دائرة الاوقاف حاليا بانشاء بناء عليه. وقد تم الاتفاق فيما بيننا ان اتقدم لهم بمذكرة اشرح فيها وجهة نظري من النواحي القانونية والواقعية بخصوص هذه القضية.

كما تم الاتفاق على ان اقوم بتوجيه برقية مستعجلة للبروفيسور مناحم ميلسون مني مباشرة اطلب اليه فيه التدخل لوقف الاعتداءات على ارض الاوقاف فورا حيث ان هناك دراسات جدية تجري فيما بيني كمحامي للاوقاف وفيما بين المستشارين القانونيين، وان الاستمرار في العمل سيؤثر على حقوق الاوقاف ويلحق بها افدح الاضرار كما انه اذا لم يتم التوصل الى حل مع السلطات بالطرق الودية فاننا سنضطر للجوء الى المحاكم. وبالفعل وفي مساء نفس اليوم ١٩٨١/٢/٦ قمت

بتوجيه هذه البرقية والتي كانت عبارة عن صفحة كاملة حتى اشرح له فيها وباختصار جوانب الخلاف وابعاده .

وعلى اي حال ساوافيكم بالنتائج اولا باول سلبا او ايجابا علما بان اللجوء الى المحكمة سيكون هو الحل الاخير لانه ليس بالسهولة التي قد يتصورها البعض خاصة اذا كانت المحكمة هي محكمة العدل الاسرائيلية .

والسلام عليكم ورحمة الله

محامي الاوقاف

عصام العناني

تحريرا في ٨٢/٢/١٠

نسخة للسيد مدير اوقاف القدس المحترم

نسخة للسيد مدير اوقاف طولكرم المحترم

بسم الله الرحمن الرحيم

مذكرة داخلية

من : قسم القضايا

الى : السيد مدير الاوقاف المحترم بتاريخ : ٨٢/٢/٢٣

تعقيبا على كتاب الاستاذ عصام العناني محامي الاوقاف المؤرخ في ٨٢/٢/١٧ والموجه للمستشار القانوني لمنطقة الضفة الغربية ابدي مايلي :

١) حول ما ورد في البند الخامس من كتابه المشار اليه اعلاه حول استئجار مجلس بلدية نابلس ارضا وقفية تابعة للخط الحجازي من مجلس الادارة الاعلى فبالاضافة الى ماورد في شرح الاستاذ عصام العناني لهذا الموضوع اريد ان اشير الى ان قانون المالكين والمستأجرين الاردني ساري المفعول رقم ٦٢ لسنة ١٩٥٣ لا يمنع من تغيير عقد الايجار باسم المالك الجديد ، وعليه فانني ارى دعماً للموقف انهاء القضية المقامة من قبل الاوقاف ضد بلدية نابلس للمطالبة بالاجور عن استعمال ارض او جزء من ارض السكة وهي القضية المعتمدة اصلا على بند ايجار .

موقع من رئيس مجلس الادارة الاعلى للخط الحجازي الاردني والاعتماد على الحكم الصادر من المحكمة لدعم وجهة نظرنا .

* اما حول ماورد في البند السادس من كتاب الاستاذ عصام فانني ارجو التنويه الى ان القرار الصادر عن الديوان الخاص بتفسير القوانين والذي اشار اليه الاستاذ الفاضل قد صدر بتاريخ

١٩٦٠/١٠/٣٠ علمـاً بانه المادة (٣) من قـانون الخط الحـجـازي الاردني رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ قـد عـدلت بتاريخ ٦٢/٣/١ بالقـانون رقم (٨) حيث اضيفت اليها .

* مـاهر بني نوسين ، يعتـبـر الخط الحـجازي الاردني وقـفـاً اسـلاميـاً ومؤسـسة عامة ذات شخصية حقوقية واستغلال مالي مرجعها الاعلى رئيس مجلس الوزراء «وتعفى جميع معاملاته من كافة الرسوم والطوابع» .

وهذا التعديل جاء تمشياً مع اعتبار الخط الحجازي الاردني وقفاً اسلاميا لمنع التعارض مع قانون الاوقاف الذي يعفي الاوقاف من كافة الرسوم والطوابع وبالتالي اصبح التفسير على ضوء الوضع الحالي غير ذي قيمة على ضوء تعديل القانون .

وفيما يتعلق بمناقشة الاستاذ الفاضل للامر العسكري رقم ٥٩ في البند السابع من كتابه موضوع البحث ارجو ان ابين ان الامر العسكري رقم ٥٩ قد عرف املاك الحكومة بانها الاملاك التي كانت في اليوم المحدد (ويسبق ٦٧/٦/٧) عائدة لواحدة من اثنين :

١- أ) الدولة المعادية .

ب) الهيئة الحكومية التي تمتلك الدولة المعادية اي حق فيها سواء بصورة مباشرة او غير مباشرة .

٢- الاملاك التي كانت مسجلة في اليوم المحدد على اسم واحدة من المبينتين في البند (أ) والسؤال الذي لابد من الاجابة عليه هل

تعتبر املاك الخط الحجازي املاك حكومية؟ وللاجابة عليه نقول ان املاك الدولة يتم تسجيلها حسب قانون تسجيل الاراضي باسم خزينة المملكة الاردنية الهاشمية فهل من تسجيل يتعلق بارض سكة الحديد باسم الخزينة ليقال انها املاك حكومية الاجابة على ذلك بالنفي .

واعيد هنا ان الحصول على حكم في القضية المقامة ضد بلدية نابلس من قبل دائرة الاوقاف للمطالبة بالاجور عن استعمال ارض سكة الحديد لغاية ١٩٨١ يعني وبدون ادنى شك انها املاك غير متروكة وانها املاك وقفية تابعة لدائرة الاوقاف استناداً لقانون الاوقاف كما وان من المفيد هنا الاشارة الى ان الحكومة لا علاقة لها بسكة الحديد مطلقاً . ومما يدل على ذلك استقلالها المالي حتى في حالات النقص فلا يوجد اي مساهمة للحكومة وهذا ظاهر في المادة (٩) من قانون الخط الحجازي رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ .

هذا مع الاحترام

رئيس قسم القضايا

بسم الله الرحمن الرحيم

من : السيد محامي الاوقاف عصام العناني

الى : السيد رئيس قسم القضايا

رغم اختلافنا في وجهة النظر القانونية مع استاذنا المحامي عصام العناني فيما يتعلق بموضوع عقارات الخط الحديدي الحجازي في طولكرم ، فاننا سنتابع معه الموضوع بعد عودته من الخارج .

أما حول ماورد في كتاب السيد المحامي موضوع البحث في البند الثاني فأرجو ان اوضح انه موضوع غير خاضع على الاقل في هذه المرحلة للنقاش حيث ان وضع اليد على عقارات الخط الحجازي الحديدي لم تتم نتيجة الغاء المؤسسة وهذا ما اشرنا اليه في مطالعتنا المؤرخة في ١٩٨٢/٥/١٩ .

وأما بخصوص تسجيل العقارات فان من الثابت لدينا حتى الآن ان العقارات مسجلة حسب قيود التسوية باسم «الخط الحجازي الاردني» وعلى ان نوع الارض «وقف خط سكة حديد وحرمها» وهذا ما اشرنا اليه ايضا في مطالعتنا المؤرخة في ١٩٨٢/٢/٢٣ .

وعلى كل سنعالج هذه الامور عند اللجوء الى لجنة الاقتراضات و/ أو محكمة العدل العليا للحفاظ على حق الوقف .

هذا مع الاحترام

رئيس قسم القضايا

١٩٨٢/٧/١

السيد المدير

رفعنا المذكرة لسعادتكم لمجرد الاطلاع اما بالنسبة للوضع القانوني فأمر نعالجه بأنفسنا .

هذا مع الاحترام

رئيس قسم القضايا

لجنة الاعتراضات العامة

بموجب الامر بشأن الاعتراضات (منطقة يهودا والسامرة) المحترمة

المعترض :- المحامي وصفي المصري/ نابلس

بوكالته عن المستأجرين في الحسبة القديمة بنابلس

تحية واحترام :

ارجو أن أبيّن انني تقدمت الى لجنتكم الموقرة باعتراض على الاشعار الموجه من المسئول عن اموال الحكومة بنابلس المؤرخ في ١٩٨٢/٣/٢٣ ، بموجب شهادة ارسال رقم ١٩٨٨ تاريخ ٨٢/٤/١٥ ، كما سلّمت نسخة عن الاعتراض الى المسئول عن الاموال الحكومية بنابلس لرفعها الى لجنتكم الموقرة .

١/ لقد تبلّغ المعترضين اشعارا من المسئول عن اموال الحكومة بنابلس مؤرخا في ١٩٨٢/٣/٢٣ باخلاء المحلات المؤجرة لهم والواقعة في الحسبة القديمة بنابلس ، وانني اتقدم بهذا الاعتراض الى لجنتكم

خلال المدة القانونية بحسب الامر بشأن لجان الاعتراضات (منطقة يهودا والسامرة) .

٢/ ان المعترضين مستأجرون بموجب عقود اجارة من بلدية نابلس التي استأجرت العقار من دائرة الاوقاف .

٣/ ان حقيقة الخلاف حول ماإذا كانت الحسبة القديمة هي من املاك الحكومة أم هي وقف هو خلاف فيما بين المسئول (كذا) عن أموال الحكومة ودائرة الاوقاف وليس فيما بين المستأجرين وبين المسئول (كذا) ، وعلى المسئول (كذا) أن يخاصم دائرة الاوقاف بهذا الشأن .

٤/ وفضلا عما تقدم فانني أرجو أن أبيّن مايلي :-

أ) ان الارض المذكورة (الحسبة القديمة بنابلس) هي وقف اسلامي تعرف بوقف سكة حديد الحجاز ، وانني اشير بهذا الخصوص الى القانون رقم ٢٣ لسنة ٩٥٢ المنشور في الجريدة عدد ١٦٠٥ بتاريخ ٩٥٢/٤/٩ الذي ورد في المادة الثالثة منه بالحروف (يعتبر الخط الحجازي وقفا اسلاميا ومؤسسة عامة ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي مرجعه الاعلى رئيس مجلس الوزراء .

ب) وبعد ذلك انيطت شئون هذا الوقف وكافة الاوقاف الخيرية الاخرى بدائرة الاوقاف والشئون الاسلامية ولم تعد ادارة هذه الاوقاف من شأن مجلس الوزراء وذلك في القانون المسمى قانون الاوقاف والشئون الاسلامية رقم ٢٦ لسنة ٦٦ المنشور في الجريدة الرسمية عدد ١٩٢٦ بتاريخ ٦٦/٥/١٢ الذي ورد في

المادة الثانية منه (عبارة الاوقاف والشئون (كذا) الاسلامية تعني الاوقاف الاسلامية في المملكة اينما تكون) كما ان المادة الثالثة من ذات القانون نصت على صلاحيات واستقلال مجلس الاوقاف بادارة اراضي وعقارات الاوقاف الاسلامية .

ج) وبالاستناد الى هذا القانون فقد صدر النظام رقم ١٤٢ لسنة ١٩٦٦ المنشور في الجريدة الرسمية عدد ١٩٦٧ بتاريخ ٦٦/١١/٣٠ والذي تقضي المادة ٥٨ منه بأن تسجيل عقارات الوقف باسم دائرة الاوقاف والشئون (كذا) الاسلامية .

د) ليس في سجلات دوائر تسجيل الاراضي ما يشعر بأن الارض موضوع البحث مسجلة باسم الدولة أو هي من أملاكها .

مما تقدم يتضح أن الارض المذكورة هي من ضمن الاوقاف الاسلامية .

٥/ هنالك قضية مقامة من قبل دائرة الاوقاف ضد بلدية نابلس لدى المحكمة المختصة لاثبات حق الوقف في الارض المذكورة ولم تفصل تلك القضية بعد .

٦/ ان دائرة الاوقاف كانت قد شرعت في شهر كانون ثاني سنة ٩٨٠ باقامة بناء على الارض المذكورة وقد اوقف المسئول (كذا) عن الاموال المتروكة الاستمرار في البناء ، وأخيرا ، وبعد الاعتراض من قبل مجلس الاوقاف والشئون (كذا) الاسلامي وبعد البحث مع المستشار القانوني لسعادة الحاكم العام فقد استمرت دائرة الاوقاف في البناء الذي اقيم فعلا .

ارجو النظر في هذا الاعتراض وتعيين جلسة لسماعه حسب الاصول ، وبالتالي الغاء مفعول انذار المسئول (كذا) عن املاك الحكومة .

واقبلوا فائق الاحترام

وكيل المعترضين

المحامي وصفي المصري

تحريرا في ١٩٨٢/٤/١٥

أمام لجنة الأعتراضات التي تعمل بموجب الأمر بخصوص أو بشأن لجان إعتراضات يهودا والسامرة رقم ٧٢ لسنة ١٩٦٩(*)

المعترض / المحامي وصفي المصري/ بأمر وكيل مستأجر في حسبة نابلس

ضد

المستدعي ضده / المسؤول عن املاك الحكومة بواسطة الوكيل المستشار القانوني للإدارة المدنية بمنطقة يهودا والسامرة .

لائحة جوابه

وكيل المستدعى ضده يتشرف بتقديمه للجنة الاعتراضات المحترمة جواب المسؤول عن أملاك الحكومة على الاعتراض المقدم من قبل المحامي وصفي المصري بتاريخ ١٩٨٢/٥/٢٦ (غير واضحة)(مذكرات) نجليه المرسلة من قبل المستدعى ضده لعدد من الاشخاص واضعي

---

* نظراً لصعوبة قراءة هذه الوثيقة ، نورد صورة لها تلي هذا النص .

السبب الغير قانونية وبدون إذن من المسؤول عن الاماكن الموجودة، مضمون مساحة محطة سكة الحديد الحجازية الكائنة في مدينة نابلس ضمن ممتلكات حكومية وكما سيوضح أدناه.

المحامي وصفي المصري لم يُشر عن الاسماء لأشخاص الذين هو يمثلهم ولم يقدم وكالة من قبل أي معترض مهما كان، فمن هذه الناحية فقط يجب رد الاعتراض لعدم أحقية التمثيل للمحامي وصفي المصري كما وأنه لم يثبت أي مصلحة له لهذا الأمر وبناءه فهو يقف بهذا الموقف المستدعى ضده يدعي أنه يجب رده لاعلاه (؟) إستناداً للمادة (١٢) من التعليمات بشأن الانظمة في الحالة الاعتراضات (١٩٨٩) (أدناه تعليمات أنظمة)

ذلك على ضوء التفاصيل الآتية

أ- المعترض لم يفصل اسمه ووصفه، ومكان سكنه أي سكن المعترض كما هو مطلوب بحسب المادة ٣(٢)(١) من تعليمات الأنظمة.

ب- المعترض لم يرفق أي مستند التي تستند عليها الوقائع المدعى بها مثل اتفاقية ايجار، مثل ما هو جاري بين بلدية نابلس وبين المستأجرين أو (؟) بين دائرة الأوقاف وبلدية نابلس إنما عن كون هذه المستندات هي مهمة وحيوية هذا الشيء يكون مخالفا لما هو مذكور في المادة ٣ (أ)(٤) في تعليمات الأنظمة.

ج- في البند الأول والثاني من الاعتراض لوسائل ادعاءات (؟) الأمر الملزم عدم تقديم تصريح كما هو مطلوب بالمادة ٣(ب) من تعليمات

الأنظمة القانونية . لم يرفق هناك (؟) أي تصريح كهرباء وعليه يوجد هناك ما يخالف كما هو مطلوب (؟) ٣(ب) من تعليمات الأنظمة القانونية .

د- بالرغم لما هو مطلوب باعتراض الأنظمة لم يرفق المعترض تفصيل على إدعاء له الحق بالاراضي (؟) عدد ج أ (؟) التعليمات المذكورة ، خارج مساحة مصدر ــــــــ مساحة سجل أو مستند آخر مهما كان وهذا جميعه يخالف ــــــــــــ البند ٣(ج) من تعليمات الأنظمة .

على ضوء جميع التعليمات المفصلة أعلاه حسب رد الأعتراض دون الدخول بصلب القضية .

١- وبالتناوب فيما إذا لم يدل المطلوب (؟) المستدعى ضده يدعي أنه يجب رد الاعتراض في صلب الأمر على ضوء النقاط المفصلة أدناه .

٢- ان الاعتراض مقدم بالنسبة للمستدعي ضده السوق التجاري القديم في نابلس (الحسبة) والمكونة منها في مساحة سكة الحديد الحجازية والواقعة في بلوك رقم (٢٤٣٧) (للأسف هذه المادة غير واضحة في الأصل) بمساحة (؟) ٢٣ دونم بين (؟) والمسؤولة أعلاه الحالة باسم سكة الحديد الحجازية (؟ ؟ ؟) تسجيلات المالية والمؤشر عليها ملحق (أ) وهي (؟) يجزأ في كتاب للاجابة

٦- المساحة المكونة (حسبة) أي السوق التجاري هي على مساحة ٧

دونم ٤١٩ متـر ومكونة للقسيمة ٣ ، الحوض المذكور حيث في ملاحظة الأرصفة سجل على أن المستدعي هو هيئة بلدية نابلس .

٧- مساحة السوق تأجرت على يد سكة الحديد الحجازية بواسطة الأدارة العامة لخط السكة لبلدية نابلس بواسطة رئيس البلدية بموجب إتفاقية إجارة سنوية التي هي في كل مرة لسنة أخرى حتى سنة ١٩٦٧ طيّه صورة عن الاتفاقية منذ ١٩٦١ ومؤشرة بملحق (ب) وترجمة الاتفاقية مؤشرة ملحق (ج) الملحق «ر ج» يكون جزءاً لا يتجزأ من كتاب الاجابة .

٨- في سنة ١٩٦٧ وبعد دخول جيش الدفاع للمنطقة اقترح المسؤول عن أملاك الحكومة وإدارة المساحة المذكورة والبلدية اتفقت معه على إتفاقية ملائمة عندما رأت أن الملك هو ملك حكومي بموجب الأمر بخصوص أملاك الحكومة (يهودا والسامرة) رقم ٥٩ لسنة ١٩٦٧ طبق صورة طبق الأصل عن الاتفاقية المذكورة المؤشرة بالملحق د من كتاب (غير واضح في الأصل) قسم لا يتجزأ عنها فاتفاقية التجارة كانت تتحدد (غير واضح في الأصل) بين الطرفان وبلدية نابلس كان مقترح مقابل الأجارة المطلوبة ______ بموجب الاتفاقية حتى سنة ١٩٧٨ في تلك السنة ______ ______ الاستمرار بالتوقيع على الاتفاقية مع المسؤول أو ان يدفع له مقابل الاجرة القليلة المحددة بدون عدل ولا قانون وبالرغم عن (؟) طلب (؟) عدة مرات خطية

وشفوية ولكن دون فائدة .

٩- بالنسبة لإتفاقية الاجارة للبلدية (؟) المساحة لآخرين وهكذا كما هو جاري مع عدد (؟) مقابل أجارة عالية بين أولئك السكان وبين المسؤول لايوجد اتفاقية أجارة بتاتاً مقدماً رفض البلدية أن تدفع ما هو مطلوب منها ــــــــــ يحدد اتفاقية الاجارة مسبقاً المسؤول عن أملاك الحكومة بأن (؟) اتفاقية الادارة هي باطلة وقد توجه للمستأجرين وطلب منهم التوقيع على اتفاقية الاجارة اليهم رفضوا . طيه صورة عن نسخة ــــــــــــ المذكورة والمؤشرة كملحق (هـ) ومكون جزء لايتجزأ من كتاب الإجابة .

١٠- بعدما أن البلدية والمستأجرين لم يوقعوا على إتفاقية أجارة مع المسؤول ذات الصلاحية بين المسؤول وبين المسببين المذكورين أصدر المسؤول أمر التخلية في بلدية نابلس وللمستأجرين واضعي اليد على الدكاكين في سوق الحسبة المذكور طالباً منهم إخلاء المكان خلال (٣٠) يوماً بموجب الأمر بالنسبة لتسجيل العمل لأراضي تبعة (؟) (يهودا والسامرة) رقم ٥٦٩ لسنة ١٩٧١ طيه نسخة الأخبار المؤشرة كملحق (و) ويكون جزء لايتجزأ من كتاب الأجابة .

١١- يدعي المستدعى ضده بأن العملية التي ذكرها كانت قانونية ولايحق لللجنة أن تدخل به حيث أن الملك هو ملك حكومي كما هو معروف بالأمر بشأن املاك حكومية (يهودا والسامرة) رقم

٥٩ لسنة ١٩٦٣ (أدناه الامر رقم ٥٩) وبما أن وحيث أن الأعمال التي جرت من قبل (؟) الصلاحية القانونية بموجب الأمر رقم ٥٩ المذكور.

١٢- المستدعى ضده يدعي أنه لا أساس لادعاء المعترض كأن بلدية نابلس استأجرت الملك من دائرة (؟) بحياتها لم تكن صاحبة أو واضعة يد على المستأجر المذكور (؟) يركز بها فان هذه المساحة كانت تدار قبل سنة ١٩٦٧ بواسطة خط سكة الحديد الحجازية التي أسست بموجب قانون خاص المعروف بقانون خط سكة الحديد الحجازية الأردنية رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ (أدناه قانون خط السكة الحجازية) فان هذا المجسد حسبما أشير عنه أدناه هو مجسد (؟) وليس بينه وبين الوقف الاسلامي كمجسد عدلي وليس لاشيء له طيه (؟) المذكور كما هو مؤشر بالملحق (ز) ومكون جزء لايتجزأ من كتاب الاجابة.

١٣- كما هو مذكور أن بعد سنة ١٩٦٩ إقترح المسؤول عن أملاك الحكومة وضع اليد وأحقية الأدارة بالنسبة للمساحة المذكورة وبأخذ صلاحية فهو أجر المساحة لبلدية نابلس (؟) ولا الوقف الاسلامي ولا أجر آخر أَعترض على أعمال المسؤول (من الأول وحتى الآن وهذا الأمر ليس فقط مكوث سكون حول المسببين المسؤولين بل يتضح أنه اي إنسان لم ير عدم أحقية الصلاحية للمسؤول عن اقتراح المساحة وإدارتها.

ليس بين الوقف الاسلامي وبين المسؤول أي مشاكل بالنسبة

للمساحة المذكورة أو المساحة أخرى الفاصلة (؟) لخط السكة الحجازية المدارة جميعها من قبل المسؤول وبالفعل فقد إعترف الوقف بأحقية المسؤول عن المساحة على ضوء المكاتبة التي جرت معه مؤجرة عندما (؟) الوقت (؟) على هذه المساحة بنايات معينة لإستخدامها له (؟) في البند السادس من الاعتراض أن الوقف الاسلامي بني على جزء من مساحة سكة الحديد بنابلس لكنه لا يشير أنه فعل ذلك بل فقط موجب (؟) من قبل المسؤول ومن قبل جيش الدفاع بالمنطقة . بعدما تبين لدائرة الوقف مساحة سكة الحديد هي ملك حكومي طيه ترجمة عن الأخبار الذي تسلم ———— للوقف في هذا الخصوص ومؤشر كملحق (ح) كذلك طيه ترجمة اخبار المذكور بالقرار ومؤشر كملحق (ط) فالملحقين المذكورين يكونان جزء لا يتجزأ من كتاب الاجابة .

١٤- المستدعى ضده مشرف متقدم (؟) خلال التي هي (؟) أن مساحة محطة السكة نابلس هي ملك حكومي بموجب (؟) الشهادة أصدرت بموجب المادة (٢) (ج) في الأمر وهي مؤرخة ١٩٦٧/١٢/٢ هذا (؟) مؤشر كملحق (ي) ومكونة منها جزء لا يتجزأ من كتاب الاجابة .

١٥- بحسب إدعاء المستدعى ضده (؟) الأساس الموجب بحثه بالإعتراض هو هل الأملاك التي كانت (؟) خط السكة الحجازية هي أملاك حكومية بموجب الأمر (؟) أور ربما تكون ملك للوقف الأسلامي .

١٦- بالاضافة لشهادة المسؤول التي (؟) بموجب المالك ٢(ج) في الأمر رقم ٥٩ تلقي على عاتق المعترضين الاقتراح أن (؟) بأن الملك المبحوث عنه ليس حكومي وبالاضافة لإدعاء السكوت ضد المعترضين وضد كل جسد آخر فأدناه معاملة للإدعاءات (؟) على الاعتراض وتفصيل النقاط لإدعاء المستدعى ضده او الملك (؟) أو ملك حكومي كما هو مذكور أعلاه.

فان مساحة سكة الحديد مسجلة باسم خط سكة الحديد الحجازية الأردنية وهو يدار بموجب قبل ١٩٦٧ وليس عن الوقف الاسلامي:

صحيح وحقاً فان المادة ٣ (؟) خط السكة الحجازية يبين بأن خط سكة الحديد هو وقف اسلامي لكنه ذكرت مؤسسة عامة ذات شخصية قانونية وتخص رئيس الوزراء.

١٧- المادة ٤ من القانون تعين أن خط السكة الحجازية يدار ويكون تحت ملاحظات هيئة إدارة المركبة من

أ- رئيس السير (رئيساً)

ب- مدير خط السكة (عضواً)

ج- ممثل الوقف (عضواً

د- ممثل مكتب المالية (عضواً)

هـ- ممثلين عن موظفين ذات تجارب بأمور عامة وفنية (أعضاء)

٢١- وفقاً لتعليمات القانون المذكور في المدير العام للخط يعين ويعزل من قبل الوزارة بمصادقة الملك.

بموجب الأنظمــة رقم (١) لسنة ١٩٥٤ (أنظمــة الخط الحـجـازي الأردني) فهيئة الادارة العالية للخط تدير أملاك الخط وملاحظة مهمته ذات الصلاحية بتأجير أملاك الخط وملاحقتها وهي ــــــــ تأجير أمــلاك الخط وتعــيين الموظفين لوضع خطوط الخ . . . . الأمــور النقـدية للخط تدار بموجب الأنظمـة الملزمـة للحكومـة أو انهـا وعلى موظفي الخط التـحـمل بموجب (؟) أنظمـة (؟) المدنيـة والأنظمـة الأخرى الملزمة ـــــ موظفي الحكومة طية ترجمة البنود في القوانين المذكـورة ومـؤشـر كـملحق (د ، أ) وتكون جـزء لا يتـجـزأ من كـتـاب الإجابة .

من هذه الاقوال يتبين أن هنالك فرقاً بين خط السكة الحجازية وبين الوقف الاسلامي بمفـهومه العـادي الذي طريقـة مـلاحـظتـه المبـينة بقـانون خـاص أي قـانون الأوقـاف والأمـور الاسـلامـيـة رقـم ٢٦ لسنة ١٩٦٦ الذي بموجبه أنشئت هيئة أوقاف العليا برئاسة القاضي الشرعي أي قاضي القضاة التي هي المسؤولة عن الأوقاف الاسلاميـة وأملاكها للقانون المذكور القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٦٢ لهذا القانون أقدمية للقانون ٢٥ لسنة ١٩٤٦ مأمور الأوقاف التي بها تعين تعليمات شبيهة والذي بموجبه كانت قائمة هيئة عليا للأوقاف التي أدارت الاوقاف الاسلامية وملاحقتها بموجب القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٦٦ مرفق ومؤشر كملحق (ي ، ب) واحد .

٢٢- المستدعى ضده يدعي بأنه (؟) المشرع مكان تعيين تعليمات موحدة للقضية خط سكة الحديد الحجازية والذي (؟) بأنه هو

صاحب الحق الوحيد حيث بين (؟) هذه وبين دائرة الأوقاف الاسلامية العليا والتي تعمل على حسب قانون آخر وبهيئة أخرى وصلاحية أخرى .

٢٣- المستدعى ضده يضيف ويدعي بأن ـــــ ـــــ المذكور لا يوجد أي أساس للأدعاء لأي خط سكة الحديد الحجازية هو رفض ـــــــ إبتدأ منذ صدور قانون الوقف رقم ٢٦ لسنة ١٩٦٦ وذلك لأنه لم يتجدد أي شيء مهم مهما كان ـــــــ بالنسبة لصلاحيتها وموقفها للمؤسسة أي مؤسسة وقف الاسلامي العليا .

أيضاً يدعي المستدعى ضده بأن القرار رقم ٢٦ لسنة ١٩٦٦ بحث بالوقف الأسلامي ـــــــ بحوثات اعتبار بانه لايوجز خط سكة حديد حجازية وحيث هي بحيث أن تكون وقف (؟) تابع لقانون موحد وعلى هذا لا يجوز أو لا يجوز القانون رقم ٢٦ لسنة ١٩٦٦ على هذا الشيء .

أيضــاً في ١٩٦٦ أدارة مــحطة القطار على يد إدارة خط سكة الحديد وليس على يد الوقف الاســلامي وهذا الشيء يثبت بأنه لم يكن بالقانون الصادر في سنة ١٩٦٦ وأيضاً بالقوانين التي سبقت هذا القانون لأجل تغيير موقفه وشكله للملك التابع لخط سكة الحديد الحجازية . الأمر هذا هو في جملة الأمور التي وردت بالمستندات التي أرسلت على يد وزير المواصلات الأردني . والذي يشتمل على حسب قانون خط سكة الحديد الحجازية والتي يترأسه مؤسسة إدارة الخط الحج

معزوز المصري من نابلس والذي حسب قوله بأن بادارة المؤسسة التابعة لخط سكة الحديد الحجازي الأردني تؤشر للحج معزوز المصري بأن يستعمل بمنطقة معينة بداخل محطة القطار بنابلس من أجل توسيع حديقة بالقرب من جامع الحج معزوز وحيث أن الادارة تحفظ لنفسها الأحقية أو الأولوية بالعمل بالمنطقة هذه الشيء هذا يثبت انه في سنة ١٩٦٦ استمرت مؤسسة الخط الحجازي أن تبقى وتعمل كالإمتياز بامتلاك خط السكة على يد إدارة المؤسسة لوحدها فقط. صورة عن المستند المذكور مرفق مع كتاب الاجابة والمستند مرفق ومؤشر (ي ، ج) ويعتبر جزء لا يتجزأ عن كتاب الاجابة أيضا مرفق ترجمة المستند المذكور والمؤشر كملحق (ي ، د).

على حسب الأمر رقم ٥٩ الحق للمسؤول عن الملك الحكومي ـــــــ وضع السيد لمالك الحكومي وأن يترأس بادارة حكومية والعمل به أو التصرف به أي شيء مثل (؟) المصانع أو استئجاره الخ . . . . .

على حسب الأمر ٥٩ يسمح المالك الحكومي تبين الباقي ويشمل أيضا ملك هو تابع لحكومة عدو كل الحق استعماله للدولة التي تحكم البلاد.

وبما أن للحكومة الاردنية كان لها الحق الملاحظة والترأس والملاحقة وتعيين عمال أو أعضاء بخط السكة ومن الملاحظ أن خط السكة هو يبين بأنه تابع لدولة العدو والحق بأن شيء على حسب ماذكر فأن الدخلاء المسجلين على اسمها أو التابعين لها مثل الحادث هذا ملك حكومي.

كما ذكر الحق للمسؤول (كذا) ترأس كل ملك حكومي ، من أجل المحافظة عليه والعمل به أي شيء يترأس له بأنه مناسب وأيضاً ترأس المسؤول عن منطقة محطة القطار بنابلس من سنة ١٩٦٧ وحتى اليوم هذا وقع على إتفاقيات مع بلدية نابلس وإستلم رسوم الأجرة بسبب هذا من دون أي ادعاء أو استئناف من جانب الأوقاف الاسلامية أو أي جانب آخر .

٢٩- المستدعى ضده يدعي بأنه على ضوء المذكور سابقاً يبين بأن ملكية خط سكة الحديد الحجازية ملك حكومي وأيضاً إتخذ على يد المسؤول كان عن طريق قوة حقه وواجبه على حسب المادة أو الأمر ٥٩ .

٣٠- الدعوى التي قدمت على يد الوقف الاسلامي ضد بلدية نابلس هي غير قانونية ولا يجب تغير الحالة العدلية الموصوفة سابقاً .

٣١- على ضوء كل ماذكر أعلاه يطلب من حضرة اللجنة الموافقة بأن المسؤول كان موثوق به بارسال التحذيرات التي أرسلوها وبأن محطة القطار في نابلس هي ملك الحكومة على حسب الأمر ٥٩ وعلى حسب ذلك يجب رد الأعتراض .

٣٢- موكل المستدعى ضده يستدعى للشهادة أمام اللجنة في ساعة البحث السيد المنسق لمدينة نابلس والذي في مكتبه أي في مكتب المسؤول على أملاك الحكومة وهو يحفظ لنفسه الحق لإستدعاء الشهود الإضافيين أو الحصول على مستندات أخرى لم تلحق مع كتاب الرد .

[illegible]

ملاحظة هامة: هذه الوثيقة مكتوبة بخط اليد وبطريقة سيئة جداً وغير مقروءة، وما لم نتمكن من تحليله أشرنا له بعلامة استفهام، ونورد صورة الوثيقة كاملة كما هي.

... المذكورة ... [illegible]

... من قبل المسؤول ... [illegible] ... المرابطين

٢- صور الماشية التي جرت ... [illegible] ... المسؤول عن ...

... [illegible] ... الاعترافات

(ج) كذلك ... [illegible]

المذكورين يكونون ... [illegible]

(١٠) ... بالمحاكمة

... [illegible] ...

... بالاعتراف ... [illegible]

١١- ... بالإرهاب ... [illegible]

... [illegible] ... رقم ٥٦

... بالإرهاب ... [illegible]

... الإدلاء ... [illegible]

... للتذكير ... [illegible]

... سكة الحديد ... [illegible] ... سكة الحديد ...

... [illegible] ... ٧ ... [illegible]

... المادة ٢ ... [illegible]

... سكة الحديد ... [illegible] ... ذات

شخصية ... [illegible]

٦- المادة ٤ من القانون ... [illegible] ... تحت ...

هيئة وإدارة ... [illegible]

أ- رئيس [illegible] (رئيساً)
ب- مدير [illegible] (عضواً)
ج- ممثل [illegible] (عضواً)
د- ممثل [illegible] المالية (عضواً)
هـ- [illegible] [illegible] أمور عامة
[illegible] (عضواً)

- وفقاً [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
من قبل الوزارة [illegible]
- بموجب [illegible] رقم (1) [illegible] (أي [illegible]) فهيئة الإدارة
العالية للخط [illegible] [illegible] [illegible] أسلاك
الخط [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] خطوط
[illegible] [illegible] [illegible] المذكور أو
[illegible] [illegible] [illegible] المدنية والأرضية
المذكورة [illegible] [illegible] المسؤول عن المواصلات
- قرار الهيئة العليا لتفسير [illegible] رقم [illegible] [illegible] [illegible] الإيجاب
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] أن حفظ
[illegible] [illegible] [illegible] هو وقت
المواصلات [illegible] [illegible] [illegible] وزير
[illegible] [illegible]

[illegible] القرار المذكور [illegible] [illegible] بالملحق (أ/ [illegible]) [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] [illegible] [illegible] أن [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] [illegible] [illegible] الأدوات
العليا [illegible] رقم (6) لسنة 1966 [illegible] [illegible] [illegible]
الأسلاك [illegible] [illegible] [illegible] المسؤول عن الأدوات
[illegible] للقانون [illegible] رقم 16 لسنة [illegible] [illegible] القانون
والذي [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
الأدوات [illegible] [illegible] [illegible] [illegible]
[illegible] [illegible] رقم 6 لسنة 1966 [illegible]

٢٢- المستند رقم [illegible] يبدي [illegible] تعليقات

موجهة للقضية [illegible] وصاحب

المحور الوحيد [illegible]

الارتباط [illegible]

[illegible]

٢٣- المستند رقم [illegible] الى اسباب

للاهتمام [illegible] استبدال

منذ صدور [illegible] ١٩٦٦ [illegible] متجدد

الى مشروع [illegible]

او موسم [illegible] الشركة [illegible]

ايضا يبدي المستند رقم [illegible] ١٩٦٦ [illegible] بالوقت

المسؤول [illegible]

من [illegible] وجهت

المجاز [illegible] ١٩٦٦ [illegible] هذا

[illegible]

ايضا ان الادارة [illegible] ١٩٦٦ [illegible] خط سكة الحديد

في الوقت [illegible] يثبت [illegible] بالقانون

وايضا بالعوامل [illegible] من اجل تغيير

شكل [illegible]

[illegible] الاردني

الاردني [illegible] المواصلات

[illegible]

والذي [illegible] الحجاز [illegible]

الحديد الحجازي الاردني [illegible] التابعة [illegible] سكة

بمنطقة [illegible] بان تستقل

بالقرب من جانب [illegible] من اجل توسيع حديقة

او الاولوية بالعمل بالمنطقة هذه [illegible] الاجتماعية

[illegible] ١٩٦٦ [illegible]

باشتراك خط [illegible] بالاعتبار

من المستند [illegible] صورة

(ك ٢٠) ويعتبر جزء [illegible] وسوكر

ترجمة المستند المذكور [illegible] الاجابة [illegible]

(ك ٢٠)

د- حسب الأمر ٥٩ [illegible] الملازم [illegible] شبه إجباري [illegible] ويشمل أيضا
ملازم هو تابع [illegible] كل [illegible] باستعماله [illegible] التي تحكم البلاد

ه- وبما أن للحكومة الأردنية كان [illegible] والترخيص والمرخص وتعيين عمال أو أعضاء [illegible] وإن الملاحظ أن هذا المسكن هو [illegible] بأنه تابع [illegible] ما ذكر كان الرخص [illegible] المسلمين [illegible] أو [illegible] مثل الحارث [illegible] ملك حكومي.

و- ذكر المحامي للمسؤول [illegible] كل ملك حكومي [illegible] والعمل [illegible] له بأنه [illegible] وأيضا [illegible] منطقة [illegible] القطار [illegible] وهي اليوم هذا [illegible] في [illegible] [illegible] رسوم الأجرة بسبب هذا [illegible] الاعتداء أو الاشتباكات من جانب [illegible] الإسلامية [illegible] جانب آخر.

ز- المستدعى ضده يدعي بأنه مع [illegible] المذكور سابقا [illegible] خط سكة الحديد الحجازية ملك حكومي [illegible] المسؤول كان [illegible] طريق [illegible] ووجهه في حسب [illegible] الأمر ٥٩.

ح- الدعوى التي [illegible] [illegible] الإسلامية [illegible] [illegible] [illegible] الحالة العدلية الموجودة سابقا.

ط- مع [illegible] كل ما ذكر [illegible] المسؤول كانت [illegible] بإرسال التعميرات التي [illegible] ودمان [illegible] القطار [illegible] الحكومة [illegible] الأمر ٥٩ [illegible] يجب رد الاعتراض.

ي- موكل المستدعى ضده [illegible] السيد [illegible] في أملاك الحكومة وهو يحتفظ [illegible] لاستدعاء الشهود [illegible] أو [illegible] أن [illegible] لم [illegible] كان [illegible]

بسم الله الرحمن الرحيم

مذكرة داخلية

من : قسم القضايا

الى : السيد مدير الأوقاف المحترم بتاريخ : ١٩٨٢/٧/١٧

بدراسة لائحة الاعتراض المقدمة من الاستاذ وصفي المصري واللائحة الجوابية واجراء المرفقات التي اطلعنا عليها بخصوص ارض السكة في نابلس ارجو أن أوضح بادئ ذي بدء أن أملاك الخط الحجازي الأردني سواء في نابلس أو طولكرم تشكل وحدة واحدة . وأن جوهر الموضوع فيما يتعلق بهذه الأملاك ينصب على كونها أملاك حكومة حسب مفهوم الامر العسكري (٥٩) وبالتالي للمسؤول عن أملاك الحكومة السلطة في وضع اليد على أملاك الخط أو العكس وأي قرار سيشمل أملاك الخط عامة وقد سبق أن عالج استاذنا المحامي عصام العناني الموضوع (ارفق طيه صورة عن الدراسة وكل ما يتعلق بها) وكان جواب السلطة انها أملاك حكومة .

وعليه وبدراسة الاعتراض أبدى مايلي :

١- ان موضوع الاعتراض المقدم من الاستاذ المصري يتعلق بمذكرات تخلية مرسلة من قبل المسؤول عن أملاك الحكومة الى عدد من المستأجرين .

٢- مساحة الأرض موضوع الاعتراض (الحسبة) ٧,٤١٧ (د م) القطعة ٣/٢ من الحوض (٢٤٠٣٧ بينما المساحة الكلية حسب اخراج القيد

م د

المرفق ٢٣,٥٩٩ .

٣- نشأ هذا الوضع بعد امتناع البلدية سنة ١٩٧٨ عن دفع الأجور للمسؤول عن أملاك الحكومة استناداً الى العقد المرفق .

٤- يشير المسؤول عن أملاك الحكومة في لائحته الجوابية الى موضوع وضع يده على أملاك السكة منذ سنة ١٩٦٧ وقيامه بتأجير البلدية واستبقاء الأمور بدون أي اعتراض من قبل البلدية أو الأوقاف!

٥- وتطرق الى البناء القائم حالياً على السكة باعتبار أن انشاء هذا البناء تم بناءً على طلب الأوقاف وباذن خاص من قبل المسؤول وجيش الدفاع بالمنطقة ، وبعد اعتراض الوقف بأحقية المسؤول عن المساحة اشير الى مكاتبات بين الأوقاف والسلطة لم تعثر عليها في الملفات المحفوظة لدى الدائرة كما أنها لم تسلم لنا كمرفق (ح و ط) مشار اليها في اللائحة الجوابية .

٦- يشير المسؤول أيضاً في لائحته الى الكتاب الموجه للحاج معزوز المصري بتاريخ ١٩٦٦/٣/٢٤ من قبل وزير المواصلات (مرفق صورة منه) .

٧- وفي الختام يطلب المسؤول الموافقة بأن للمسؤول الحق في توجيه التحذيرات أو مذكرات التخلية للمستأجرين (واضعي اليد) وبأن المحطة و/ أو محطة القطار في نابلس هي ملك حكومة حسب الأمر رقم (٥٩) .

وقد يخطر على البال أن هناك قضية اقيمت ضد بلدية نابلس لمطالبتها بدفع أجور ارض السكة للأوقاف وقد صدر حكم لصالح الأوقاف أقول رغم أن هذا الحكم (الهزيل) الصادر لصالح دائرة الأوقاف فانه على ضوء موقف المسؤول عن أملاك الحكومة وما له من صلاحيات يستطيع منع تنفيذ الحكم استناداً للأمر العسكري (٣٨٤)، وقد سبق للمسؤول أن منع تنفيذ الحكم الصادر في القضية الجزائية رقم ٧٥/١٤٣٢ استناداً الى الأمر العسكري المذكور (ارفق صورة عن القرار)

وعلى ضوء هذا الواقع لاشك أن هناك نقاط ضعف تكتنف الموضوع لاتخفى على مجلسكم الموقر.

واننا اذ نستخرج رأيكم في الموضوع حول الدخول في الاعتراض المقدم من الاستاذ المصري، أو الانتظار لحين البت في الاعتراض وعلى ضوئه يتم تقرير الموقف بالنسبة للأوقاف حول اللجوء الى محكمة العدل العليا.

هذا مع الاحترام

رئيس قسم القضايا

٧/١٧

المرفقات:

١- لائحة الاعتراض واللائحة الجوابية ومرفقاتها.
٢- رأي الاستاذ عصام وملحقاتها.
٣- المرفقات المشار اليها أعلاه.

المحامي : عصام العناني

القدس/ شارع صلاح الدين

السيد مدير اوقاف القدس المحترم

تحية وبعد ،،

بالاشارة الى كتاب سماحة الرئيس رقم ١٧-٥-٥/١٦٢٧ تاريخ ١٩٨٢/٥/١١ بخصوص عقارات الخط الحجازي الاردني . ارجو ان اضع امامكم وأمام السيد رئيس قسم القضايا بعض النقاط الهامة والتي انا بلاشك بحاجة ماسة الى مساعدتكما في الوصول الى الاجابات الأكيدة والضرورية على عدد من الاسئلة تتعلق بتلك النقاط ، حتى لو اقتضى الأمر الوصول الى الوزارة في عمان للبحث عن هذه الاجابات :

اولا : نصت المادة (٣) من قانون الخط الحجازي الاردني رقم (٢٣) لسنة ١٩٥١ على مايلي :

يعتبر الخط الحجازي الاردني وقفا اسلاميا . . . الخ . . . مما يدل او يشير الى أن المشرع انما قصد الخط وما يحتاجه هذا الخط من ارض لمرور سكة الحديد او لبناء محطات في المدن .

ثانيا : كما ان نص المادة (٢) من القانون يؤكد هذا الاتجاه حيث جاء في هذه المادة مايلي : تعني عبارة (الخط) في هذا القانون خطوط سكك حديد الحجاز التي تمر في المملكة الاردنية الهاشمية .

ثالثا : ثم بعد ذلك يأتي النص وفي نهايته ليذكر وما هو موقوف عليها (اي املاك الخط) من أموال منقولة وغير منقولة .

رابعاً : وكنتيجة لما ورد في البند الثالث أعلاه قد يقال أن القانون رقم (٢٣) لسنة ١٩٥٢ موضوع البحث لربما اوقف الخط وما يحتاجه الخط من عقارات سواء لتمرير الخط او لبناء المحطات اللازمة للركاب ولبيع التذاكر كما اوردت اعلاه ، غير أن الحقيقة تخالف مثل هذا الاحتمال حيث من الثابت ان هناك اراضي وعقارات تابعة لهذا الخط .

والسؤال الذي يطرح نفسه علينا على ضوء ماذكرت أعلاه هو ماذا كانت هذه الاراضي قبل عام ١٩٥٢ اي قبل صدور قانون الخط الحجازي . . . هل كانت اراضي وقفية ام انها اوقفت فقط منذ وبسبب القانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢؟ وهل يعقل أن يكون من بين أهداف وغايات الخط الحديدي استثمار وامتلاك اراضي؟ هذا السؤال افرزته المناقشات التي دارت فيما بيني وبين معالي الاستاذ انور نسيبه وبحاجة الى الرد ولو اقتضى الامر العودة الى الوزارة .

أما السؤال الثاني فهو ان هناك معلومات بان المملكة الاردنية الهاشمية والدول العربية الأخرى المشتركة في الخط الحديدي قررت عندما توصلت الى عدم جدوى الاستمرار في تنفيذ المشروع الذي صدر القانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ من اجله ، نقول هناك معلومات تفيد بانه تقرر حل اللجنة التي شكلت للاشراف على استثمار الخط وعلى ادارة املاكه ومصالحه ، وهل تم هذا الحل قبل ١٩٦٧/٦/٥ أم بعد هذا التاريخ . ان الاجابة السريعة والصحيحة على هذا السؤال لها أهميتها القانونية ولها أثرها في الوصول الى قرار بضرورة اللجوء أو عدم اللجوء الى المحاكم المختصة وبالتالي الاستمرار في المفاوضات على غرار ما تم

بخصوص أرض الخط في شارع الملك فيصل بمدينة نابلس .

انني بانتظار ردكم المدعوم بالوثائق الرسمية وبالسرعة الممكنة .

والسلام عليكم ورحمة الله

محامي الاوقاف

عصام العناني

١- نسخة لسماحة رئيس مجلس الاوقاف المحترم/ القدس

٢- نسخة للسيد رئيس قسم القضايا المحترم/ القدس

تحريرا في ١٩٨٢/٥/١٤

بسم الله الرحمن الرحيم

دائرة الاوقاف الاسلامية
القدس

الهاتف ٢٨٣٣١٣
٢٨٣٢٩٢
صندوق بريد ١٩٠٠٤

الرقم ١٧-٥-٥/١٨٨٣
٨ شعبان ١٤٠٢
التاريخ ١٩٨٢/٥/٣١

الموضوع ....

حضرة محامي الاوقاف الاستاذ/ عصام العناني

بحث المجلس في موضوع خط سكة الحديد الحجازي في طولكرم ، واطلع على وجهة نظر معالي السيد/ أنور نسيبة ووجهة نظركم الموضحة في كتابكم المؤرخ في ١٩٨٢/٥/١٤ ، كما أخذ برأي رئيس قسم القضايا الموضح في مطالعته المؤرخة في ٨٢/٥/١٩ .

وقرر المجلس بقراره رقم ١٠/٩٤ تاريخ ٨٢/٥/٣٠ السير في الموضوع على أساس أن خط السكة هو وقف اسلامي .

أرجو اجراء المقتضى .

والسلام عليكم ،،،

رئيس مجلس الاوقاف والشؤون الاسلامية

نسخة/ لمدير اوقاف طولكرم
/لرئيس قسم القضايا
/للملف العام

م ع/أ ت

بسم الله الرحمن الرحيم

مذكرة داخلية

من : قسم القضايا

الى : السيد مدير الاوقاف المحترم بتاريخ : ٨٢/٥/١٩

لو اتاح لنا مجلس الاوقاف الموقر بقراره رقم ٩/٧٤ تاريخ ٨٢/٥/١٠ امكانية المشاركة في النقاش مع معالي الاستاذ انور نسيبة ومحامي الاوقاف الاستاذ عصام العناني كقسم قانوني لدى دائرة الاوقاف لكان بامكاننا عرض وجهة نظرنا القانونية ولتمت مناقشتها وبلورتها ووضع الحلول التي تتلاءم مع مصالح الاوقاف ولتم توفير الوقت بدل مناقشة الادارة القانونية لعدة مرات ولتم توفير الكثير من الوقت .

ومع هذا فإنني ومع الاحترام لما ورد في كتاب استاذنا المحامي عصام العناني بتاريخ ٨٢/٥/١٤ فيما يتعلق بارض سكة الحديد اقول ان النقطة الجوهرية والتي لابد من معالجتها تكمن في المادة الثالثة من قانون الخط الحجازي الاردني رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ حيث ورد فيها .

«يعتبر الخط الحجازي الاردني وقفاً اسلاميا ومؤسسة عامة ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي مرجعها الاعلى رئيس مجلس الوزراء وتعفى جميع معاملاته من كافة الرسوم والطوابع» .

فكون الخط الحجازي الاردني يعتبر مؤسسة عامة فلابد من مناقشة الموضوع على ضوء هذا الواقع فهو يتمتع بشخصية حقوقية اي الشخصية الاعتبارية وتعتبر مرفقاً عاماً وحيث ان المؤسسة العامة لا

تنشأ الا بقانون فلا يمكن الغاء وجودها الا بقانون .

فكون الخط الحجازي الاردني يعتبر وقفاً اسلاميا و/أو املاكه تعتبر وقفا اسلاميا فليست ذات قيمة للبحث في هذه المرحلة واعني اثناء قيام الشخصية الاعتبارية للمؤسسة العامة ووجودها كمرفق عام فلا يبحث مصير الاملاك قبل انحلال والغاء الشخصية الاعتبارية للمؤسسة العامة او الغاء المرفق العام ، ولا يغير من الامور كون ان اللجنة التي شكلت للاشراف على استثمار الخط وعلى ادارة املاكه قد حلت أم لا . طالما ان الشخصية الاعتبارية لم تلغ بقانون كما لم يلغ المرفق العام ، وبالتالي فلا جدوى من معرفة فيما اذا كانت الاراضي وقفية ام انها اوقفت بعد و/أو بسبب القانون رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ طالما ان الشخصية الاعتبارية والمرفق العام لم يلغ بقانون صادر عن السلطة التشريعية وبالتالي لايمكن معالجة مصير الاملاك ومن هنا فان الخطر يكمن في جواب المستشار القانوني للحكم العسكري فيما يتعلق بتفسيره للامر العسكري رقم ٥٩ لسنة ١٩٦٧ .

فارجو اخذ هذه النقاط بعين الاعتبار ولا مانع من اجابة الاستاذ عصام العناني عما ورد في كتابه موضوع البحث لعله يتمكن من معالجة الوضع من زاوية أخرى .

علماً باننا لم نعثر على مؤشرات للاجابة على ماورد في كتابه موضع البحث من خلال دراستنا للملفات ذات الارقام ٥٠٥٠١٧ و ١٤ ٧١ والمتعلقة باراضي السكة والموجودة لدى الدائرة .

ونشير الى اننا عثرنا على كتاب من قبل سماحة رئيس مجلس

الاوقاف تحت رقم م م أ ف/٦٥٢ تاريخ ١٩٦٩/٧/٩ كاتب فيه وقائع اجتماع مع الضابط داود فرحي مع انه لايغير من الوضع القانوني للموضوع .

هذا مع الاحترام

رئيس قسم القضايا

١٩٨٢/٥/١٩

اخذ ـــــــ بوجهة نظر معالي السيد انور نسيبة

ومحامي الاوقاف ورئيس قسم القضايا وورد كتابه الموضوع ـــــــ

بسم الله الرحمن الرحيم

دائرة الاوقاف الاسلامية
القدس

الهاتف ٢٨٣٣١٣
٢٨٣٢٩٢
صندوق بريد ١٩٠٠٤

الرقم ١٤ - ١ ٢٦١٥/٧
١٢ شوال ١٤٠٢
التاريخ ١٩٨٢/٨/٢

الموضوع ....

حضرة محامي الاوقاف الاستاذ/ عصام العناني

بحث مجلس الاوقاف والشؤون الاسلامية في كتاب مدير أوقاف نابلس رقم ٥٩٥ تاريخ ١٩٨٢/٧/٥ المتعلق بأرض سكة الحديد في نابلس واطلع أيضا على المذكرة المقدمة من رئيس قسم القضايا حول الموضوع ، وقرر المجلس بقراره رقم ١٢/١٣٨ تاريخ ٨٢/٨/١ تكليفكم بالدخول كطرف ثالث في الاعتراض المقدم من الاستاذ وصفي المصري وذلك للحفاظ على حقوق الوقف .

والسلام عليكم ،،،

رئيس مجلس الاوقاف والشؤون الاسلامية

نسخة/ لمدير اوقاف نابلس
/ لرئيس قسم القضايا
/ للملف العام

م ع/ أ ت

الاعتراض رقم ٨٢/٧

الموضوع : عقارات سكة حديد الحجاز

١- اننا لا نوافق معكم بان عقارات سكة حديد الحجاز هي وقف اسلامي وان المسؤول عن ادارتها هو مجلس الأوقاف الأعلى رأينا فالعقارات هي أملاك حكومية والمسؤول عن الأملاك الحكومية هو المسؤول عن ادارتها .

٢- صحيح ان البند الثالث من قانون سكة حديد الحجاز الاردني رقم ٢٣ سنة ١٩٥٢ ينص على ان خط سكة الحديد هو وقف اسلامي ولكنه يعد مؤسسة عامة ذات شخصية قانونية واستقلال اقتصادي خاضعة لرئيس مجلس الوزراء .

٣- البند الرابع من القانون ينص على ان خط سكة الحديد يدار ويكون تحت اشراف مجلس ادارة مؤلف من :

أ - وزير المواصلات - رئيساً .

ب - المدير العام لخط السكة - عضو .

ج - ممثل الأوقاف - عضو .

د - ممثل وزارة المالية - عضو .

هـ - ممثلان غير موظفين ذو خبرة في الشؤون الاقتصادية والتقنية - أعضاء .

٤- بموجب القانون المذكور أعلاه يعين المدير العام ويقال من قبل

مـجلس الـوزراء بمصـادقـة الملك ، بموجب الانظمـة رقـم ١ لسنة ١٩٥٤ (أنظمـة الخط الحـجـازي الأردني) فـان مـجلس الادارة الأعلى للخط يدير ويشرف على أملاك السكة ومن صلاحيتها تعيين الموظفين الخ . تدار الأموال المالية للسكة بموجب الأنظمة التي تلزم الحكومة .

٥- ان قرار المجلس الأعلى لتفسير القوانين رقم ١٠ لسنة ١٩٦٠ ورقم ٢١ لسنة ١٩٦٢ يؤكـد على ان خط السكة الحـجـازية هو وقف إسلامي ولكنه ليس وقف إسلامي بالمعنى الاعتيادي انما مؤسسة عامة مديرها العام هو وزير المواصلات وهو خاضع لرئيس الوزراء وميزانيتها من الحكومة . كل هذا يختلف عن مركز الوقف الإسلامي حسب المعنى الاعتيادي حيث ينص القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٦٢ على مركز الوقف وطرق الاشراف عليه وبموجبه اقيم مجلس أوقاف أعلى برئاسة القاضي الشرعي الأعلى (قاضي القضاة) وهو المسؤول والمشرف عن الأوقاف الإسلامية وأملاكها .

٦- حين رأى المشرّع ان يحدد تعليمات خاصة بشأن خط سكة حديد الحجاز وحين قرر انه ذو ذو شخصية قانونية مستقلة ويدار من قبل مجلس خاص يختلف عن مجلس الأوقاف الإسلامي الأعلى فانا نرى انه لا أساس لادعائكم ان خط سكة الحديد هو وقف إسلامي ابتداءً من القانون رقم ١٦ لسنة ١٩٦٦ .

٧- ان الاتفاق الذي تم بين حكومات الاردن وسورية والسعودية لا يغير القانون الاردني .

٨- لا يوجد اساس للادعاء الذي ورد في البند الخامس من كتابكم بأن مجلس الأوقاف الأعلى أصبح بعد القانون لسنة ١٩٦٢ اصبح المدير والمسؤول عن أملاك السكة .

٩- زد على ذلك : بعد سنة ١٩٦٢ استمر مجلس ادارة السكة بادارة أموال السكة والاشراف عليهم والتعاقد مع بلدية نابلس . بحوزتنا مستند مؤرخ في ١٩٦٦/٢/٢٤ موجه من وزير المواصلات بصفته رئيس السكة للحاج معزوز المصري بموجبه مجلس ادارة السكة تسمح له باستعمال ساحة معينة تابعة لمحطة القطار بنابلس من اجل توسيع بستان بجانب مسجد الحاج معزوز ، هذا يبرهن انه بعد سنة ١٩٦٢ استمر مجلس السكة بالعمل كالعادة واديرت املاك السكة من قبل هذا المجلس .

١٠- حسب امر الاملاك الحكومية (يهودا والسامره) رقم ٥٩ لسنة ١٩٦٧ يحق للمسئول عن الاملاك الحكومية ان يضع يده على الاملاك الحكومية وان يديرها الخ .

١١- بموجب الامر فان الاملاك الحكومية تعني كذلك املاك كانت تابعة لتنظيم يوجد لدولة معادية حق فيه .

١٢- ان قسم من املاك خط السكة كان مسجل باسم خط السكة «كوقف خط سكة حديد الحجاز» (وليس وقف اسلامي) وقسم من الاملاك كانت تابعة لخط السكة بدون تسجيل في كلتا الحالتين وبما انه كانت لحكومة الاردن حقوق الادارة والاشراف وتعيين العمال او الاعضاء في الخط نرى ان خط السكة يعد

تنظيم لدولة معادية حق فيه وعليه فاملاكه تعد حكومية حسب الامر.

١٣- كما ذكر فانه يحق للمسؤول ان يدير اية املاك حكومية وحقا فانه ادار مساحة المحطة في نابلس من سنة ١٩٦٧ لغاية اليوم ووقع على عقود مع بلدية نابلس وقبض بدل الايجار بدون ان يكون اعتراض من الوقف الاسلامي.

١٤- الامر الذي يخص الاملاك الحكومية صدر بموجب القانون الدولي والذي يلزم الدولة ان تحافظ عليه وتدير الاملاك الحكومية في المناطق المدارة.

١٥- وعليه فانه لااساس للادعاء ان املاك خط سكة الحديد هو ملك الوقف الاسلامي.

١٦- وعليه فان المسؤول عن الاملاك الحكومية قد وضع يده قانونيا على املاك خط سكة الحديد ولا يسعنا ان نوافق على طلبكم بشأن ايقاف اجراءات المسؤول بخصوص املاك خط سكة الحديد.

توقيع

المستشار القانوني

تصريح مشفوع بالقسم

أنا الموقع أدناه سعد الدين العلمي رئيس مجلس الاوقاف والشؤون الاسلامية ، حامل بطاقة الهوية رقم (٨٠٤٦٩٦٩) ادلي بأقوالي بدلا من الادلاء بالشهادة أمام لجنة الاعتراضات ، واصرح بأقوالي هذه مع علمي الكامل بنصوص القانون الجزائي فيما يتعلق بالشهادة الكاذبة تحت القسم ، وان أقوالي هذه والموقعة من قبلي تعتبر شهادة اعطيت أمام المحكمة تحت القسم .

١) انني رئيس مجلس الاوقاف والشؤون الاسلامية بالاضافة الى عملي القضائي رئيس محكمة الاستئناف الشرعية في القدس .

٢) ان الخط الحجازي الاردني و/ أو أملاكه وقفا اسلاميا بما تعنيه هذه الكلمة .

٣) انني أعرف أملاك الخط الحجازي الاردني الوقفية موضوع القضية الاعتراضية رقم ٨٢/٧ المنظورة من قبل لجنة الاعتراضات والمبينة في لائحة الاعتراض المقدمة من قبل محامي الاوقاف الاستاذ عصام العناني .

٤) ان الخط الحجازي الاردني و/ أو أملاكه وقف اسلامي صحيح ولا تعتبر من الاموال و/ أو الاملاك المتروكة ، وكذلك ليست اراضٍ حكومية ولا بأي شكل من الاشكال .

٥) انني اصرح بأن هذا هو يميني وجميع ماذكرته أعلاه صحيح ويعتمد على معرفتي الجيدة وخبرتي .

(توقيع المصرّح)

أنا الموقع أدناه المحامي محمد حيدر طهبوب من الخليل ، أشهد بهذا أن سماحة رئيس مجلس الاوقاف والشؤون الاسلامية فضيلة الشيخ سعد الدين العلمي والمعروف لي شخصيا وبعد أن اطلعته على نصوص القانون فيما يتعلق بالشهادة الكاذبة وتفهمه ضرورة التصريح حسب الحقيقة ، ومعرفته التامة بالعقوبات المترتبة على عدم الادلاء بالحقيقة ، صرح أمامي بأن مضمون تصريحه صحيح ووقع عليه أمامي .

المحامي

محمد حيدر طهبوب

تحريرا في ١٩٨٢/١١/٢١

رقم ٤٧١٤٥

اللجنة المحلية للتعليم والبناء ملف رقم ٥١١٤

رخصة بناء طلب رقم ٤٩١٢ تاريخ ٧٧/٩/٢٨

قرار اللجنة رقم ٢٣ تاريخ ٧٩/٦/٦

الرسم المدفوع

صاحب الرخصة السيد مدير اوقاف نابلس

الموقع ارض سكة الحديد

حوض ٢٤٠٤٧ قطعة ٢ مساحة القطعة المنطقة والصنف تجاري

اوصاف البناء المرخص

الادوار : دور ارضي

الارتفاع : متر طولي : ٦,٣٥

الغرف : -

المخازن : ٢٨

المنافع : -

المساحة : متر مربع : ١٤٨٩,٤١

الحجم : متر مكعب ٩٤٥٧,٧٥

بيت درج :٣,٥٠ المساحة : م٢ :٧٥,٧٨ الحجم : م٣ : ١٢٦٥,٢٣

المجموع : ٩,٨٥ ٢٨ المساحة : م٢ :١٥٦٥,٣٦ الحجم : م٣ :٩٧٢٢,٩٨

تعويضات طول متر

ارتفاع متر

شرفات (بلكونات) ٢٣,٨٤ متراً مربعاً

بروز حسب المخطط سنتمتراً

آبار - منطقة - سدد في الحجاز

مواد البناء حجر ، اسمنت ، حديد ، ناعمة ، ـــــــ خشب وغير ذلك قيمة البناء دينار/ليره

مشتملات البناء ـــــــ البناء المرخصة على ـــــــ ارض ـــــــ فيه ثمانية وعشرون مخزن ومطلع درج وسدد في الحجاز فقط لاغير.

الشروط الاساسية :

١) ـــــــ الابنية الوارد ذكره في الرخصة والمدفوع رسمه ـــــــ.

٢) تجب مراجعة مهندس ـــــــ قبل المباشرة في البناء.

٣) يجب ان تكون الواجهات الخارجية للبناء المرخص ـــــــ وخلفية ـــــــ

٤) يجب تعيين مكان خاص في ـــــــ ـــــــ

٥) يجب مراجعة دائرة الآثار قبل المباشرة في الحفريات.

ان هذا الترخيص موافق لكافة الانظمة السارية المفعول.

تاريخ الترخيص ١٩٧٩/٨/٢ مهندس البلدية رئيس
لجنة التنظيم والبناء المحلية بنابلس

صورة الرخصة الأصلية والوثائق المتعلقة بها

ص ٣٨١ - ٣٨٤

ملف السكن الحديث

رقم ٢٢٤٥

اللجنة المحلية للتنظيم والبناء

ملف رقم ٥١١٤

طلب رقم ٤٩١٢ تاريخ ٢٨/٩/٧٨

قرار اللجنة رقم ٤٢ تاريخ ٦/٦/٧٩

رخصة بناء

الرسم المدفوع

	قرش / اغوره	دينار / ليره	وصول	تاريخ
التأمين				
الرسوم				
المجموع				

صاحب الرخصة السيد محمد كمال داود ماضي

الموقع (رصص) شكمة الجديد

حوض ٢٤٠٤٧ قطعة ٢ مساحة القطعة ... متراً مربعاً

المنطقة والصنف ب تجاري

اوصاف البناء المرخص به

الادوار	الارتفاع متر طولي	الغرف	المخازن	المنافع	المساحة متر مربع	الحجم متر مكعب
ذو (رصص)	٦,٢٥	—	٢٨	—	١٤٨٩,٤١	٩٣٠٧,٧٥
بيت درج	٣,٦٠	—	—	—	٧٥,٧٨	٢٦٥,٢٤
المجموع	٩,٨٥	—	٢٨	—	١٥٦٥,١٩	٩٥٧٢,٩٩

تصوينات طول ... متر

ارتفاع ... متراً

شرفات (بلكونات) ٨,٩٨ متراً مربعاً

بروز ... متراً

آبار —

متلف —

سدد حق التجارة

مواد البناء: حجر وكنكريت مسلح ... قيمة البناء ... دينار / ليرة

مشتملات البناء: تسوية المبنى المرخص ... ذو (رصص) ... [illegible] ... وعشرين مخزن ... [illegible]

الشروط الاستثنائية: ١) ... [illegible]
٢) ... مراجعة قسم التنظيم قبل المباشرة بالبناء
٣) ... البلكونات الواجهات الخارجية ... [illegible]
٤) ... [illegible]
٥) ... [illegible]

ان هذا الترخيص موافق لكافة الانظمة السارية المفعول

تاريخ الترخيص ٢/٨/١٩٧٩

مهندس البلدية

رئيس لجنة التنظيم والبناء المحلية بنابلس

إقرار

[illegible] دائرة المعارف [illegible]

[illegible] ٢٠٨٢/٢٦٧

[illegible]

[illegible] ٤/٥/١٩٦٧ [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] في ٢٠/٤/١٩٦٠ [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible] ٢١/٧/٨٧

[illegible]

١٠

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ما يلي :

١ - [illegible] القانونية [illegible] الرد .

[illegible]

٢ - [illegible]

[illegible]

٣ - [illegible]

[illegible]

٥ - [illegible]

[illegible]

[illegible] ٢٧/١١/٨١ [illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

ما بعده

المحاسبة عن الفترة [illegible] . وحيث أن المدعية تطالب بالأجرة

المستحقة من تاريخ ٢٠/٩/٦٠ لغاية ٢١/٧/٨١ وهي واحد وعشرون عاماً

بأجرة [illegible] ولم تقم المدعية بإثبات [illegible] بموجب ما ذكر أعلاه

المجموع / هو ألف وخمسون ديناراً .

لذلك [illegible] الحكم بإلزام المدعى عليه [illegible] بأن يدفع للمدعية مبلغ ألف وخمسين ديناراً [illegible] وعشرون ديناراً [illegible] وتضمين المدعى عليه الرسوم [illegible] عشرة دنانير أتعاب محاماة [illegible]

قراراً وجاهياً [illegible]

٢١/٥/٨٢

[illegible]

[illegible]

نسخة مصدقة عن الأصل

رئيس محكمة البداية — نابلس

التاريخ ٢٥/٧/٨٢

لجنة الاعتراضات/ بيت ايل   قضية استئناف رقم ٨٢/٧

قيادة الحكم العسكري/ الادارة المدنية - رام الله

المستدعية : دائرة الاوقاف والشئون الاسلامية

بواسطة وكيلها العام المحامي عصام العناني بموجب الوكالة العامة رقم ١٣٠٢ المصدقة لدى كاتب العدل بالقدس .

الموضوع : الدخول كشخص ثالث معترض - مدعي - في الاعتراض رقم ٨٢/٧

- لائحة وأسباب الطلب-

١) علمت المستدعية دائرة الاوقاف والشئون الاسلامية بوجود لائحة اعتراض امام لجنتكم الموقرة مقدمة من المحامي الاستاذ وصفي المصري/ نابلس ، وتعلق بصورة مباشرة و/ أو غير مباشرة باملاك الخط الحجازي ، وتلتمس المستدعية نظرا لوجود مصلحة لها الموافقة على ادخالها كشخص ثالث معترض -مدعي- في الاعتراض رقم / وتبدي المعترضة المستدعية مايلي :

أولا : ان الخط الحجازي الاردني و/ أو أملاك الخط الحجازي وعقاراته تعتبر وقفا اسلاميا بموجب أحكام القانون .

ثانياً : لا يجوز مع الاحترام لاية جهة رسمية و/ أو حكومية ان تتعرض لملكية عقارات هذا الخط .

ثالثاً : ان عبارة وقف و/ أو أوقاف تعني الاوقاف الاسلامية

اينمـا تكون بما في ذلك أمـلاك الخط الحـجـازي مـوضـوع هذا الاعتراض .

رابعاً : تبدي المعترضة ان أملاك الوقف الإسلامي تختلف اختلافاً كلياً عن أمـلاك الحكومة ، حيث ان أمـلاك الحكومـة وبموجب القـانون تسـجل باسم الخزينة ، وان عقـارات واملاك الخط الحـجازي غـير مسجلة باسم الخزينة .

خامساً : تبـدي المعـتـرضـة ان قـيـام بلدية نابلس بدفع اجـور لحـارس الأمـلاك الحكومية والامـلاك المتروكـة فيمـا يتعلق بجزء و/أو أجزاء من أراضي الخط الحـجـازي الاردني دون علم وموافـقـة من دائرة الأوقـاف ودون تفـويض من هذه الدائرة لا يلزم دائرة الأوقـاف ولا يغير من الوضع القـانوني لأمـلاك الخط باعتبارها وقفا إسلامياً ، وقد اتخـذت دائرة الأوقاف المعترضة الاجراءات القانونية ضد بلدية نابلس والاجراءات القانونية الكفيلة بعدم التعرض لأملاك الوقف .

بالتناوب :

(١) ان الأمر العسكري رقم (٥٩) وان أي أمر عسكري آخر مهما كان رقـمه وتاريخ صـدوره لا يخول أي صـلاحـيات لاسـتـعمـال و/أو اسـتـغـلال أمـلاك الخط وعـقـاراته لغـيـر الغـايات والأهداف التي حددها قانون الخط والتي من أجلها أوجدت هذه الأملاك .

الطلب : لهذه الأسباب تلتمس دائرة الأوقاف المعترضة ما يلي :

أولاً : الموافقة على طلبها بالدخول كشخص ثالث معترض (مدعي) في الدعوى الاعتراضية رقم / .

ثانياً : ومن ثم اصدار الأمر و/أو القرار بعدم تعرض أي جهة رسمية أو حكومية بما في ذلك حارس الأملاك الحكومية والأملاك المتروكة لعقارات الخط الحجازي على اعتبار أن رقبة هذه العقارات تعود للوقف الإسلامي .

ثالثاً : وبالتناوب اصدار الأمر أو القرار بعدم السماح لأي جهة حكومية بما في ذلك حارس الأملاك الحكومية والمتروكة بالتصرف في عقارات الخط الحجازي الموقوفة لغير الأهداف والغايات التي من أجلها صدر قانون الخط الحجازي رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ .

هذا مع الاحترام

محامي الأوقاف

عصـام العناني

المرفقات :

١- قرار محكمة صلح نابلس في القضية الجزائية رقم ٧٧/٣٤٥

٢- قرار محكمة بداية نابلس في القضية الحقوقية رقم ٨١/٨٥٥

لجنة الاعتراضات/ بيت ايل قضية استئناف رقم ٨٢/٧

قيادة الحكم العسكري/ الادارة المدنية - رام الله

المستدعية : دائرة الاوقاف والشئون الاسلامية وكيلها العام المحامي عصام العناني .

١) كانت دائرة الاوقاف قد تقدمت بطلب الى لجنة الاعتراضات للدخول كشخص ثالث في الدعوى رقم ٨٢/٧ أمام لجنة الاعتراضات ، على اعتبار أن لها مصلحة أساسية في الدخول في هذه الدعوى ، وعلى اعتبار أنها خصم حقيقي في هذه القضية .

٢) وفي جلسة ١٩٨٢/١٢/١ دار نقاش طويل بين ممثلي دائرة الأوقاف من جهة وبين الادعاء العام من جهة ثانية حول أحقية دائرة الأوقاف في الدخول في هذه الدعوى وحول فيما اذا كان لدائرة الأوقاف مصلحة في الدخول أم لا ، ولكن مع الأسف خرج النقاش عن حدود هذا الموضوع للدخول في أساس الدعوى نفسها وبالتالي فيما اذا كان للأوقاف حق في العقار موضوع القضية أم لا ، بمعنى أن ممثل الحكومة في نقاشه قفز إلى النتائج قبل أن يتقرر فيما اذا كان للأوقاف مصلحة في الدخول في هذه الدعوى أم لا ، وفيما اذا كان يجوز ادخالها في الدعوى أم لا على أساس عنصر المصلحة المشار إليه ، وهكذا أصبحت مرافعات ممثل الادعاء العام وكأنها المرافعات النهائية والختامية والتي تكون بعد قبول الأوقاف في الدعوى وبعد تقديم البينات الخطية وسماع الشهود ، ولم يبق أمام لجنتكم الموقرة سوى اصدار القرار النهائي في الموضوع .

وهكذا ولأن هذه المناقشات استغرقت وقتا طويلا تم الاتفاق بين ممثل الأوقاف وبين ممثل الادعاء العام على أن يقوم فريق بتقديم مذكرة خطية يشرح فيها وجهة نظره في الموضوع ، وبناء على ذلك قامت لجنتكم الكريمة بتكليف ممثل الأوقاف بتقديم هذه المذكرة لقلم المحكمة برام الله خلال (١٤) يوما ، وان دائرة الأوقاف بناء على هذا التكليف تبدي للجنتكم الموقرة بما يلي :

أولاً : ان مناط البحث في هذه المرحلة حول دخول دائرة الأوقاف في الاعتراض رقم ٨٢/٧ المقدم للجنة من قبل المحامي الأستاذ وصفي المصري أو عدم دخول الدائرة في هذا الاعتراض انما يعتمد أولاً وآخراً على توفر المصلحة لدائرة الأوقاف ، حيث لا بد من وجود المصلحة لدخول الأوقاف في هذه الدعوى ، وقبل أن أشرح وجهة نظري حول موضوع المصلحة فانني ابدي باديء ذي بدءأنني سوف لا اعالج الموضوع على أساس توفر المصلحة المطلوب توفرها للطعن في القرارات الإدارية أمام محكمة العدل العليا لأنه لا يجوز في هذه المرحلة التوجه لمحكمة العدل العليا بالقدس ولا بد من التوجه للجنتكم لتعطي رأيها ، وهناك أكثر من قرار لمحكمة العدل العليا في القدس بأنه يتوجب أولاً اللجوء إلى لجان الاعتراضات في المنطقة قبل اللجوء إلى المحكمة العليا ، هذا من جهة ومن جهة ثانية فان الجهة التي تعرضت للمستأجرين للعقار الوقفي موضوع هذه الدعوى والتي اخذت كما هو واضح من مناقشات ممثل الإدعاء العام تنازع الأوقاف في حقها بالعقار موضوع الدعوى تعتمد الأوامر العسكرية التي تطبقها على منطقة (يهودا والسامرة/ الضفة الغربية) وان لجنتكم تملك صلاحيات اصدار التواصي

ليس الا . ومن هنا يتضح أن على لجنتكم الكريمة أن تنظر في الاعتراض المقدم إليها حتى النهاية ، وأن تنظر في طلب دائرة الأوقاف حتى النهاية ومن ثم اصدار توصياتها التي تتوصل إليها حسب قناعاتها وضميرها وعلى ضوء ما يقدم إليها من بينات من الطرفين ، وعلى ضوء القانون الذي بين يديها بطبيعة الحال .

ولنعود الآن الى شرط المصلحة الذي لا بد من توفره لادخال أي طرف في أي دعوى قائمة أمام لجنتكم الكريمة أم أمام أي محكمة أخرى ، فاين مصلحة الأوقاف للدخول في الاعتراض ٨٢/٧؟؟

للاجابة على هذا السؤال لا بد أن اوضح أن المصلحة لا بد أن تكون مصلحة قانونية مستمدة من حق أو من وضع قانوني ، وأن يكون الهدف من الدخول في هذا الاعتراض هو الحصول على اعتراض بهذا الحق أو بهذا الوضع القانوني والى حمايتها ، ولا يشترط في المصلحة أن تكون فقط ذات قيمة كبيرة أو أن تكون مادية أو أدبية فقط ، فالمصلحة هي مناط أي طلب ، واذا ثبت للجنتكم وجود مصلحة لدائرة الأوقاف حسب مرفقات هذا الطلب وحسب القانون الذي سنشير إليه في هذه المذكرة بعد قليل ، فلا يجوز مع الاحترام عدم ادخال دائرة الأوقاف في الدعوى وكفريق أساسي فيها .

ولا بد أن نشير قبل أن نختم وجهة نظرنا بخصوص المصلحة إلى أن قوانين الأراضي كما هو معروف للجميع تقسم الأراضي إلى :

(١) الأراضي المملوكة .

(٢) الأراضي الأميرية .

(٣) الأراضي المتروكة .

(٤) الأراضي المـــوات .

(٥) الأراضي الموقوفة .

فأينما وردت عبارة الأراضي الموقوفة أو العقارات الموقوفة فان ذلك يعني أن هذه الاراضي أو العقارات هي للوقف الإسلامي ، وعليه كان لدائرة الأوقاف **مصلحة** فيها ، حيث أن الوقف مصدر لفعل وقف ، ومعنى الوقف لغة (اللغة العربية) هو الحبس ، وحسب الشرع الإسلامي فان حبس العين يعني حبسها على حكم الله سبحانه وتعالى .

ومن الرجوع الى قانون الخط الحجازي الأردني رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ - نجد أن المادة (٢) تنص صراحة على ان عبارة الخط الحجازي الاردني **أو الخط** في هذا القانون خطوط سكة حديد الحجاز التي تمر في المملكة الاردنية الهاشمية بما فيها أملاك ،حقوق ومصالح ، **وما هو موقوف عليها من أموال منقولة وغير منقولة .**

ثم جاءت المادة (٣) من هذا القانون واعتبرت الخط الحجازي الذي عرفته المادة (٢) أعلاه بأنه وقف إسلامي ، ويلاحظ أن هذا القانون أعفى جميع معاملات هذا الخط من كافة الرسوم والطوابع تماماً كباقي معاملات الأوقاف . ثم جاءت المادة (٤) من هذا القانون لتذكر على أن الاشراف على استثمار هذا الخط وعلى ادارة أملاكه ومصالحه يكون لمجلس ادارة أعلى مـؤلف من .... ومن ....

ومن ممثل عن دائرة الأوقاف .

والسؤال هو: لماذا نص في هذا القانون على أن يكون لدائرة الأوقاف ممثلاً في ادارة هذا الخط؟؟ أليس لان لدائرة الأوقاف مصلحة في أن يكون لها ممثلا حيث ان عقارات هذا الخط هي عقارات وقف إسلامي؟؟ .

اذن وكنتيجة لكل ما سبق ذكره أعلاه فان القانون المذكور رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ نص صراحة على أن العقارات التابعة للخط هو للوقف، وأن لدائرة الأوقاف الحق في الاشراف مع آخرين على هذه العقارات وعلى الخط نفسه، ومن هذا القانون نشأت مصلحة الاوقاف في الدخول في هذه الدعوى ٨٢/٧ لحماية هذا الحق، فقانون الاوقاف رقم ٢٦ لسنة ١٩٦٦ ساري المفعول في المنطقة وفي مادته الرابعة ينص على أن للوقف شخصية معنوية يجوز لها أن تقاضي، ونص هذا القانون صراحة على صلاحيات دائرة الأوقاف لادارة اراضي وعقارات الأوقاف الإسلامية .

فكون الخط الحجازي الاردني وبنصّ القانون يعتبر وقفاً إسلامياً فلدائرة الأوقاف اذن مصلحة في الدخول في هذا الاعتراض او الاستئناف رقم ٨٢/٧ أمام لجنتكم الموقرة، ولا شك أن هذا كاف جدا في هذه المرحلة للدخول في الاعتراض المشار إليه .

ثانياً: قد يقال ان قانون الخط الحجازي الاردني رقم ٢٣ لسنة ١٩٥٢ نصّ على أن الخط الحجازي الاردني مؤسسة عامة ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي، وهذا صحيح، أي صحيح ان القانون المذكور نص على ذلك - ولكن لا بد أن نشير إلى أن القانون نفسه فرّق وميّز بين عقارات الخط المذكور والتي اعتبرها وقفاً

إسلامياً ، وبين المؤسسة المستقلة التي تشرف على استثمار الخط وعلى ادارة أملاكه ومصالحه والذي عين لها القانون ما أسماه بمجلس الإدارة ، فالمؤسسة المستقلة مالياً وذات الشخصية الحقوقية والتي لدائرة الأوقاف ممثل فيها هي لادارة الاملاك ، لا لمصادرتها والغاء كونها من عقارات الوقف الإسلامي ، ولرعاية مصالح هذا الخط وفقاً للأهداف التي تم من أجلها انشاء الخط والتي تم من أجلها سن هذا القانون واخراجه إلى حيز الوجود .

وحيث لم يكن هناك سكة حديد أو خطوط لسكة الحديد هذه ، وحيث لم يكن هناك مجلس اداري أعلى و/أو حيث لم يعد هناك سكة حديد أو محطات أو موظفين فلم يعد هناك ضرورة أو لزوم للمؤسسة التي سوف تشرف وتدير وتحافظ على أشياء لم توجد ولم تكن وليست هي الآن موجودة ولا وجود لها من الناحيتين المادية والقانونية على حد سواء ، وبالتالي فان العقار الوقفي يبقى لأصحابه وهو الوقف الإسلامي ، ولعل سند التسجيل الصادر عن دائرة الاراضي (الطابو) في نابلس والمرفق صورة عنه مع هذه المفكرة وتعتبره دائرة الأوقاف جزءاً لا يتجزأ من بيناتها في الدعوى وفي طلبها للدخول في هذه الدعوى يشير صراحة إلى أن **نوع الأرض موضوع هذا الاعتراض هو وقف ، وعندما أشار هذا المستند إلى اسم المتصرف ورد كلمة الخط الحجازي الاردني ،** فالأرض هي وقف ، والمتصرف هو الخط الحجازي (الذي كما ذكرنا أعلاه لا وجود له ولم يوجد أي لم يولد حتى يقال أن هناك مؤسسة ، وان هناك صلاحيات لهذه المؤسسة ، وسؤال آخر نطرحه فقط على سبيل التناوب ومن قبيل الجدل : هل حارس أملاك

الغائبين شريك في عقاراته - أي عقارات الوقف - أم أنه شريك مع الوقف في المؤسسة التي كان يراد لها أن توجد لكي تدير الخط وترعى مصالحه؟؟ وعلى سبيل التناوب أيضاً ومن قبيل الجدل عن الشريك في المؤسسة أو مجلس الادارة مع دائرة الأوقاف و/أو ممثل دائرة الأوقاف يكون من حقه التصرف في العقارات الوقفية بعيداً جداً عن غايات وأهداف الخط الحجازي، وبحيث يتصرف بالعقارات بطرق سوف تؤدي الى ضياع معالم هذه العقارات عن طريق تحويلها الى مزارع للأبقار أو للأشتال أو تحويلها مثلاً إلى مطارات أو ملاعب لكرة القدم أو، برك لتربية الأسماك؟؟ وهل من أهداف الخط الحجازي الاردني تربية الأسماك وتربية الأبقار؟؟ وبيع الحليب؟؟ والجبنة، وتربية المناحل للاتجار بالعسل ... مثلاً...، وما هو الحال لو عم السلام المنطقة وانه لقادم ان شاء الله وارادت شعوب ودول المنطقة اعادة العمل بقانون الخط الحجازي والعمل على تسيير خط حديدي وثم تأسيس المؤسسة ومجلس الادارة لادارة هذا الخط فلم نجد عقاراته وأراضيه ولم نجد مكاناً لتمرير الخطوط الحديدية للسكة، ولم نجد مكاناً نبني عليه محطات لهذه السكة ومكاناً للمسافرين ينتظرون فيه ومطعماً صغيراً يشترون منه ما يحتاجونه من مرطبات وساندويشات ومكاناً يشترون منه تذاكرهم للسفر الى حيث يريدون؟؟ وماذا سنقول يومها للأجيال القادمة؟ هل سنقول لهم أن الوقف تهاون وقصّر في حماية عقاراته؟؟ وهل سنقول لهم أن حارس أملاك الدولة في دولة اسرائيل ومن تلقاء نفسه ودون الاهتمام بمالك العقارات (الوقف) كان قد عين نفسه لوحده مؤسسة مستقلة ومجلس ادارة مستقلا وخلق لنفسه صلاحيات بموجبها

تم تحويل الخط الحجازي الاردني عن أهدافه التي رسمها القانون والأنظمة وصادر العقارات وحولها الى برك للسباحة أو مستوطنة لتربية النحل والمواشي؟؟؟؟؟

السادة رئيس وأعضاء لجنة الاعتراضات الموقرة . . . .

ان عقارات الخط هي للوقف ولا شريك له فيها ، وان المؤسسة ومجلس الادارة لا وجود لها وعندما توجد سيكون لدائرة الاوقاف ممثلها في ادارة هذا الخط ورعاية مصالحه وشئونه ، وسيكون لدائرة الأوقاف حينذاك شركاء في هذه المؤسسة فقط دون العقارات .

هذا هو موجز لوجهة نظر دائرة الأوقاف والتي تطالب بضرورة ادخالها في الدعوى (٨٢/٧) وسوف عند ذاك تتاح لها الفرصة لتقديم بيناتها والتي نرفق نسخا عنها بالاضافة الى ما أرفقته مع لائحة طلبها وهي :

(١) سند تسجيل .

(٢) شهادة القسم من سماحة الشيخ سعدالدين العلمي .

هذا مع الاحترام

محامي الأوقاف

عصام العناني

سعادة حاكم عسكري طولكرم - المحترم

الموضوع: مخالفة تنظيمية

تحية واحتراماً وبعد :

فقد علمت بقيام بعض الأفراد الاسرائيليين بمباشر أعمال انشائية في ارض الاوقاف الإسلامية ضمن القطعة رقم (٤٩) من الحوض ٨١٧٧ والواقعة ضمن منطقة تنظيم بلدية طولكرم .

وحيث ان مثل هذا العمل قد بوشر به بدون اذن مسبق من المالك من جهة ، وبدون ترخيص مسبق من لجنة التنظيم المحلية ، وبالتالي فانه يشكل انتهاكا لاحكام القوانين المرعية .

لهذا فانني ارجو منكم التحقيق في الامر .

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام

«حلمي حنون»

رئيس بلدية طولكرم

رئيس لجنة التنظيم والبناء المحلية بطولكرم

نسخة/ لسماحة رئيس مجلس الأوقاف والشؤون الإسلامية - المحترم

نسخة/ لسعادة مدير أوقاف طولكرم - المحترم

نسخة/ لسعادة متولي وقف سكة خط الحديدي الحجازي - المحترمة

نسخة/ للسيد محامي الأوقاف المحترم

نسخة/ للملف ٤/٤ .

بسم الله الرحمن الرحيم

مديرية أوقاف طولكرم

ادارة الأوقاف العامة

سماحة رئيس مجلس الأوقاف والشؤون الإسلامية المحترم

الموضوع : ارض المحطة بطولكرم حوض ٨١٧٧ قطعة ٤٩

في صباح يوم السبت الموافق ١٩٨٢/١/٢٣م علمت بانه جرى حفريات في ارض المحطة من قبل جرافات اسرائيلية وفورا ذهبت للموقع وبرفقتي مفتش المساجد فوجدت بأنه قد جرت حفريات وتسوية في الموقع الشمالي من ارض المحطة تمهيدا على ما اظن لعمل شيء ما ، علما بانني لم اجد عمل في نفس اليوم المذكور لكن الحفريات تمت يوم الجمعة بتاريخ ١٩٨٢/١/٢٢م وتقدر المساحة ما بين ١٠-١٥ دونم تقريبا .

وقد اجتمعت مع رئيس بلدية طولكرم السيد حلمي حنون واعلمته بما يجري وتم البحث مع قسم الهندسة في البلدية وتبين بان ارض السكة ضمن حدود البلدية ، وبعد التحري من قبلي وقبل رئيس البلدية والمجاورين عن الجهة التي قامت بالحفريات لم نستطع التوصل الى معرفتنا لكن الثابت بان هناك حفريات تمهيدا لعمل شيء ما ، علما باننا مع بلدية طولكرم نتابع الموضوع لمعرفة من الذي يقوم بالحفر .

لذا ارجو سماحتكم التفضل بالعلم واتخاذ ما ترونه مناسبا للعمل

على حفظ حق الوقف في القطعة المذكورة والمرفق صورة عنه اخراج القيد المتعلق بها .

والسلام عليكم ،،

مدير أوقاف طولكرم

رئيس قسم القضايا لبحث الموضوع مع المحامي ولاجراء اللازم

توقيع

١٩٨٢/١/٢٥

السيد المدير

تم اتخاذ الاجراءات الممكنة في هذه المرحلة

هذا مع الاحترام

رئيس قسم القضايا

الفصل الثاني

في حقوق وامتيازات الخط الحديدي الحجازي

إن الدولة العثمانية ، عندما اعتزمت إنشاء الخط الحديدي الحجازي ، فكرت بجعله خطاً إسلامياً مما حدا بالسلطان عبدالحميد الثاني إلى توجيه ندائه إلى العالم الإسلامي يدعوه فيه للتبرع لانشاء الخط المذكور ، وافتتح الاكتتاب بنفسه وانهالت التبرعات من مختلف أقطار العالم الإسلامي . وإضافة إلى هذه التبرعات وفي سبيل ديمومته ، فقد وقفت الحكومة العثمانية أوقافاً عدة وعينت له موارد مختلفة .

ولما استقر الخط وأضحى حقيقة واقعة عمدت الحكومة العثمانية إلى تأكيد اعتباره وقفاً إسلامياً ، بصورة قانونية وذلك بموجب القانون الصادر في ٢٩ كانون الأول ١٩١٣ (١٣٢٩ مالية) والذي اعلن ونشر ودرج في جريدة «تقويم وقائع» (وهي الجريدة الرسمية) بتاريخ ٩ شوال ١٣٣٢ و١٨ آب ١٣٣٠ تحت رقم ١٩٢١ ، كما نشر في المجلد السادس من «الدستور» مجموعة القوانين الرسمية للحكومة العثمانية .

ونلخص هذا القانون فيما يلي :

أولاً - إلحاق الخط الحديدي الحجازي بوزارة الأوقاف .

ثانياً - العهدة بادارته إلى مدير عام تنتخبه وزارة الأوقاف ويعين بارادة سنية .

ثالثاً - يؤلف مجلس إداري من أعضاء فنيين واختصاصيين تنتخبهم الوزارة ويصادق على انتخابهم مجلس الوزراء وذلك لتدقيق ومراقبة معاملات الخط .

رابعاً – تتمتع إدارة الخط بموازنة مستقلة . ويترك أمر إدارة أملاك الخط العامة . وما لم يربط بعد ، من عقاراته وأراضيه ، بسندات تمليك باسم الادارة العامة ويؤذن لهذه الادارة العامة بحفظ السندات لديها .

خامساً – يعتبر هذا القانون نافذاً من تاريخ نشره .

وبعد تخريب أجزاء كبيرة من هذا الخط أثناء الحرب العامة الأولى ثم رزوخ سوريا وفلسطين وشرقي الاردن تحت الاحتلال الفرنسي والبريطاني ، فقد استمر في هذه (؟) من التاريخ العربي ، اعتبار الخط الحديدي الحجازي وقفاً إسلامياً إذ تم ربطه في إدارة الأوقاف الإسلامية العامة التي كانت تابعة للمفوضية الفرنسية في سورية ولبنان .

وبتاريخي ٢٦ من جمادى الاولى ١٣٦٦ و١٨ نيسان ١٩٤٧ جرى اتفاق بين الجمهورية العربية السورية والمملكة الاردنية الهاشمية والمملكة العربية السعودية ، تعتبر الفرقاء الثلاثة بأن هذا الخط وقف إسلامي تجري المحافظة عليه كما تجري المحافظة على الأوقاف الإسلامية . وان الخط بفروعه وتمديداته هو وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة . وانه على الفرقاء الذين يمر الخط بأراضيهم أن يعيدوا للخط جميع ما يعود له من حقوق وممتلكات .

ويستخلص مما تقدم أن الدولة العثمانية لم يدر بخلدها أبداً أن تجني من وراء هذا ربحاً أو مالاً وإنما هي استهدفت من إنشائه غايات روحية ودينية . فالمشروع في حد ذاته أعلن عنه وقت إنشائه لا يخرج عن كونه مشروع خدمات للعرب والمسلمين ، وهو انتقال المسلمين إلى

الديار الحجازية المقدسة لتأدية فرائض دينهم، فانه يربط بين البلاد التي يمر الخط في أراضيها ويصل بين هذه البلاد والبلاد العربية الأخرى. ويقوم هذا بالعمل على ازدهار المدن والبلدان والقرى التي يمر بها الخط حضارياً واقتصادياً، فكما تزخر مناجم الحسا في المملكة الاردنية الهاشمية بالفوسفات التي يحتاج إلى التصدير سنوياً بملايين الاطنان، فإن أراضي المنطقة تنطوي بدون شك على مناجم ومعادن كثيرة يؤكد العلماء الجيولوجيون الذين جابوا المنطقة بوجودها وإن كانت لم تظهر إلى النور بعد.

ومهما يكن من أمر، فان الذين عملوا على إنشاء الخط الحديدي الحجازي كانوا حريصين كله على ايجاد السبل التي تضمن ديمومة هذا الخط وتؤمن له في مستقبله الازدهار والتقدم حتى فيما لو اقتصرت مهمته على الغاية الدينية السامية التي دفعت على انشائه. لذلك فقد خصته الحكومة العثمانية بحقوق وامتيازات واسعة النطاق وبأراضي وعقارات غنية بمواردها وأثمانها.

فلقد فرضت رسوم طوابع لمصلحة الخط الحديدي الحجازي على جميع الاستدعاءات والايصالات، ورسم أوراق مطبوعة. وقد استمر استيفاء هذه الرسوم في سورية والاردن والسعودية مدة طويلة دون أن تدفع للخط. ولو حصرت المبالغ التي دخلت خزانات الحكومات الثلاث منها لكانت كافية لاصلاحه وإعادة تسييره.

وهل أدراك، أيها القاريء الكريم، ما هي تلك الحقوق والامتيازات التي منحت للخط الحديدي الحجازي؟

إنها في الواقع حقوق وامتيازات عظيمة لا تقدر بثمن ولم يحظ بمثيلها أي مشروع من المشاريع في التاريخ القديم والحديث .

هل أدراك أن ساحل مدينة حيفا وميناءها وما يقارب ربع المدينة هي وقف للخط الحديدي الحجازي؟

وان استثمار الأشجار المسماة (شيرميمة) في البانيا موقوف امتيازها على الخط الحديدي الحجازي؟

وان حمامات محطة الحمة المعدنية التي تشفي مياهها من أمراض كثيرة قد أوقف دخلها واستثمارها على الخط الحديدي الحجازي؟

وان استثمار شلالات المياه المسماة شلالات تل شهاب الواقعة على مسيرة الخط ولمسافة ستين كيلومتراً قد حصر امتيازها بالخط الحديدي الحجازي؟

وان عشرة كيلومترات على كل من جانبي الخط وعلى طول مسيرته الألف وثلاثمائة كيلومتراً قد تم تمليكها للخط الحديدي الحجازي؟

وان امتياز استثمار الفوسفات والتحري عن المعادن في مناطق عمان قد منح للخط الحديدي الحجازي؟

وان امتياز استثمار معادن الفحم الحجري والحديد في منطقة آدنة في تركيا ممنوح أيضاً للخط الحديدي الحجازي ، وغير ذلك كثير من حقوق وامتيازات وأملاك وعقارات .

ولا يخطرن ببالك ، أيها القارىء الكريم ، أن هذا الحديث يشوبه أي تهويل ، أو تحيط به أية مبالغة! ففي الصفحات التالية من الصور

الزنكوغرافية والوثائق الرسمية والفرامانات السلطانية وسندات التمليك لعقارات تكاد تنتشر في كل بلد عربي وإسلامي ما يؤكد الثروة الهائلة الموقوفة على الخط الحديدي الحجازي ويقطع دابر أي شك حول هذا الموضوع .

خط عكا - حيفا

و

مرفأ حيفا وأرصفته

منح الخط الحديدي الحجازي حق تأسيس ادارة له على مرفأ وأرصفة ميناء حيفا وذلك بعد قيام الحكومة العثمانية بشراء خط حديد حيفا من الشركة المالكة لهذا الخط وإلحاقه بالخط الحديدي الحجازي .

وهنالك عقارات وأراضي شاسعة ومتعددة في مدينة حيفا نفسها قد تم اقرار سعتها الوقفية بموجب فرمانات سلطانية رسمية وألحقت بالخط الحديدي الحجازي . أما سندات تمليك هذه الأراضي والعقارات هي محفوظة لدى الادارة العامة للخط الحديدي الحجازي السوري ، وقد صورت هذه الوثائق وحفظت صورها لدى المديرية العامة لإعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي . ونثبت في الصفحات التالية صوراً زنكوغرافية عن الفرمان السلطاني المؤرخ في ١٧ رمضان ١٣٣١ وعن الارادة السنية المؤرخة في ٢٩ ذي القعدة ١٣١٩ و ٢٤ شباط ١٩١٧ وعن صورة مضبطة مجلس الوزراء العثماني فيما يتعلق بخط حديد حيفا واستثمار

الانشاءات في الميناء . ثم تلي الصور الزكوغرافية ترجمة عربية رسمية لهذه الوثائق .

ترجمـــــــــــة

الجمهورية التركية	رقم التسلسل الجديد	مصنف	اضبارة
رئاسة الوزراء	١٠	٦	٥

مديرية المعاملات

الشعبة/٤/

صورة فرمــــــان

لما كـانت المادة الأولى من المقـاولة المعطاة إلى المسـيـو زوبيـر ببلنغ ويوسف اليـاس افندي والتي جرى فسخـهـا بعـد مبايعـة الامتـيـازات الممنوحة لهما بموجبها والتي جرى دور تسليمها إلى إدارة الخط الحجازي تنص فيـما تنص أن من جملة هذه الامتيازات المتعلقة بالخط الحديدي الممتـد من عكا - حيـفا - شـام شـريف الحق في تأسـيس إدارة للخط الحديدي على مرفأ وأرصفة حيفا كما وصورة انشائها المبينة تفاصيله بالمضـبطة الجارية تعاطيـهـا فيـمـا بين وزارة نافعـتنا من جـهـة والادارة المذكورة من جهـة ثانيـة ، هذه المضـبطة التي جـرى تنظيـمـهـا من قـبل وزارتنا المشار إليها والتي جرى التصويت عليها من قبل مجلس الوزراء ثم جـرى عـرضـهـا على مـقـام جـلالتنا بالإسـتـئـذان لتنفـيـذ الشـروط والتـفـرعات الواردة فيـها ، لذا فـقـد أصـدرنا ارادتنا السـنيـة وأمـرنا ديوان

همايوننا لزوم تبليغ إدارة الخط الحجازي أننا أصدرنا هذا الفرمان العالي بلزوم تنفيذ الشروط والتفرعات الواردة في المقاولة المشار إليها واعطاء صورة عن ارادتنا السنية إلى الادارة المذكورة .

في ١٧ رمضان ١٣٣١

* طبق الأصل في ١٩٢٩/٦/٤

الخاتم والتوقيع

شوهد للمصادقة على خاتم مديرية الشؤون الادارية لرئاسة مجلس الوزراء التركي في أنقرة وتوقيع نيازي بك مدير الشؤون الادارية المثبتين باعلاه .

في ١٩٢٩/٦/٢٠ **خاتم قنصلية فرنسا في أنقرة**

التوقيع

تصديق سفارة فرنسا في أنقرة

في ١٩٢٩/٦/٢٠ **خاتم السفارة**

التوقيع

ترجمـــــــة

صورة مضبطة مجلس الوزراء

جواباً على التبليغات الجارية إلى السفير الانكليزي فيما يتعلق بخط حديد حيفا ، أعلمنا السفير المشار إليه بمذكرته الجوابية بأنه فيما

إذا كانت الحكومة السنية بحق الأرجحية للسيد هيلس فان الشركة تقبل تخفيض القيمة إلى مبلغ مئة وخمسة وخمسين ألف ليرة انكليزية شريطة تسديده خلال ثمانية عشر شهراً ، يضاف إلى هذا المبلغ فائدة قدرها خمسة بالمئة حتى تسديد كامل المبلغ وان هذا التكليف هو بمثابة تكليف نهائي .

ولما كان هذا العرض قد حاز قبول وموافقة صاحب الجلالة الشاهانية حيث أنه أمر بالاسراع باتمام هذا العمل واطلاع عتبته العليا على النتيجة بناء على إرادته السنية ، وبعد تلاوة التقرير الوارد من السفارة الانكليزية المرفق بترجمته اتضح أنه سبق وان طلبت الشركة مبلغ ثلاثمائة ألف ليرة انكليزية لقاء بدل الخط الحديدي المذكور . وبعد تعاطي المخابرات والمذكرات العديدة ما بين الحكومة السنية والسفارة المشار إليها على شراء هذا الخط وتعديل البدل المذكور ، ورداً للجواب القطعي الأخير بتعديل البدل وتنزيله إلى مبلغ مئة وخمسة وخمسين ألف ليرة انكليزية ، وافقت أخيراً الحكومة السنية على شراء هذا الخط بمبلغ مئة وخمسة وخمسون ألف ليرة انكليزية . ورغم تبليغ هذه الموافقة بتاريخ التاسع عشر من شهر أيلول المنصرم وذلك عن طريق وزارة الخارجية إلى السفير الانكليزي ، أجابت السفارة بعدها ان الطرف الثاني ابلغه عدم الموافقة على هذا التعديل ، وبقيت هذه القضية معلقة دون الوصول إلى نتيجة . اما الآن فقد طلبت السفارة المشار إليها تسوية الأمر بلا تأخير على الاساس المعروض أعلاه ، ولدى المذاكرة ، ولما كان الخط الحديدي المذكور ينتهي في بداية الخط الحجازي ، وكان من الضروري ان تقوم الحكومة السنية بشراء هذا الخط لتضع يدها عليه بناء

على الأمر والفرمان الهمايوني المتضمن سرعة العمل على شراء هذا الخط واجراء معاملات المبايعة باقصى السرعة الممكنة ، وكان البدل المطلوب للخط والانشاءات الموجودة عليه ، هذه الانشاءات الجاري بناؤها من قبل الشركة المذكورة لا يتناسب والمال المشترى به فحسب بل يدخل فيه الامتياز الذي تنازلت عنه الشركة المشار إليها أيضاً للحكومة السنية ويقتضي والحالة هذه ، أخذ هذه الناحية أيضاً بعين الاعتبار.

ولما كانت الوزارة الجليلة قد أخذت هذه الايضاحات بعين الاعتبار ورأت انه من الضروري شراء الخط المذكور لقاء المبلغ المعروض والبالغ مائة وخمسة وخمسين ألف ليرة انكليزية ، وكان طلب حق الأرجحية للسيد هيلس ليس إلا عرضاً على الحكومة السنية بالموافقة على هذا الحق فيما اذا كانت ليست هي التي ستقوم بالانشاءات المتوجب إقامتها على الخط بل في حال تكليفها احدى الشركات بالقيام بهذا العمل فيكون عندئذ للسيد هيلس حق الارجحية لهذا العمل ، وفي هذه الحال تطلب الشركة المذكورة إحالة الانشاءات إليه.

ولما كان هذا الخط قد تقرر الحاقه بالخط الحجازي وكان من الضروري اتمام انشاءات الخط من قبل شركة اجنبية فلا بأس من قبول حق الارجحية للشركة المذكورة واخذ سند منها يتضمن التعهد بعد إقامة الدعوى بأي عطل وضرر وبطلب استرداد عقد الامتياز الذي حصلت عليه هذه الشركة بموجب فرمان عالي وتقديمه إلى قلم الديوان الهمايوني لشرح المقتضى على قيده. وفي حال وجود مطاليب لبعض الاشخاص لدى الشركة المذكورة ، فهذه الشركة هي الملزمة بالتعويض

عليهم حتى تاريخ مبايعة الخط المذكور. وفي حال موافقة السفير المشار إليها على هذه الشروط كلها فيصار إلى دفع نصف المبلغ المذكور في السنة المالية الجديدة التي قارب حلولها، والنصف الآخر من واردات الاغنام للعام الحالي ألف وثلاثمائة وتسعة عشر. واذا كانت هذه الواردات لا تكفي لتسديد النصف الاخير من المبلغ يسدد الباقي من أعشار حاصلات السنين المذكورة. يضاف إلى المبلغ المذكور فائدة خمسة بالمئة حتى تسديد كامل الذمة، ومن ثم اعطاء الاذن لنظارتي التجارة والنافعة لاجراء معاملة مبايعة الخط المذكور، واعلام العضو الاول في لجنة الخط الحجازي ووزارة المالية بالنتيجة، وحيث ان السفارة اجابت بأن الشركة المذكورة قد وافقت على جميع الشروط الواردة اعلاه. لذلك نرى انه من الموافق رفع هذه المضبطة الى مقام جناب جلالة الملك مرفقاً بالتقرير السالف الذكر وصورة عن ترجمته من اجل اصدار الامر والفرمان الهمايوني **بالحاق هذا الخط بالخط الحديدي الحجازي الكبير..**

٢ ذي القعدة و ٥ شباط ٩٧٧ **تحسين**

مصدق طبق الاصل

٧/٧٠/٧٦ الخاتم والتوقيع

تصادق السفارة الفرنسية في تركيا بأن الخاتم المثبت باعلاه هو خاتم وزارة الشؤون الخارجية للجمهورية التركية.

في تشرين الاول **خاتم السفارة الفرنسية في انقرة**

(التوقيع)

ترجمـــــــــة

٣٣٢	رقم التسلسل الجديد	مصنف	اضبارة رقم	١٣٠٢٢٣
وزارة الدفتر الخاقاني	٢	٧	٥	١٣٠٣٩٦

قلم المراسلات

العدد ٢٠٤٠ **الى وزارة المالية لادارة الخط الحديدي الحجازي الجليلة**

حضرة صاحب الدولة :

جواباً على مذكرتيكم (كذا) المؤرختين الاولى بتاريخ ٢٠ حزيران ٣٢٢ (كذا) وبرقم (اثنين) والثانية بتاريخ ٤ تموز ٣٢٢ (كذا) برقم (اربعة) نعلمكم بأن الأراضي التي كانت بحوزة الشركة السابقة قد جرت مبايعتها بكاملها مع تفرعاتها من قبل الحكومة السنية لتصبح فروعاً للخط الحديدي الحميدي الحجازي ، وكنا ابرقنا الى متصرفية عكا وموظف الدفتر الخاقاني فيها بتاريخ ٣ أيلول ٣٢١ (كذا) لاعلامنا عما إذا كان يوجد بعض اراضي لم تصحح قيودها بعد والواجب تصحيحها عملاً بأحكام مقاولة المبايعة أم لا . وفي حال عدم التصحيح بعد ، المبادرة فوراً الى اجراء التصحيحات المقتضية لصالح الحكومة السنية وارسال سنداتها الخاقانية . ولما لم يردنا الجواب على برقيتنا هذه اكدنا اليهما ثانية واعلمناهما بصورة قطعية لزوم سرعة اجابة طلبنا فوردنا هذه المرة ثماني عشرة قطعة من معاملات العلم والخبر الموقعة بنقل الاراضي الواردة فيها بالدفتر الخاقاني لشهر تموز ٣١٩ على اسم الخط العالي ، وهذه الاراضي ادخلت ضمن الستة والعشرين سنداً المرفقة قائمة بمفرداتها لمقامكم بمذكرتنا العاجزة المؤرخة في ١٧ حزيران

٣٢٠ كما تأيد ذلك من افادة دائرة السندات في ١٨ جمادى الآخر ٣٢٤ و٢٦ تموز ١٣٢٢ .

وزير الدفتر الخاقاني

الخاتم والتوقيع صورة طبق الأصل

١٩٢٩/٧/١٥ خاتم وزارة الخارجية التركية

سفارة فرنسا في انقرة تصادق على صحة الخاتم المثبت الى جانبه بأنه خاتم وزارة الشؤون الخارجية للجمهورية التركية . في ٢١ تموز ١٩٢٩

خاتم السفارة الافرنسية في أنقرة

التوقيع

حمامات محطة الحمة المعدنية

بتاريخ ٥ جمادى الآخرة ١٣٢٢ صدر فرمان سلطاني بمنح الخط الحديدي الحجازي امتياز استثمار المياه المعدنية في قرية المخيبة ووضع الحمامات الثلاثة المعروفة بحمام البلسم وحمام الجرب وحمامات الريح تحت تصرف الخط الحجازي .

ونثبت فيما يلي صورة مأخوذة بالزنكوغراف للفرمان السلطاني بمنح الامتياز المذكور وللسند الخاقاني بتسجيل الحمامات المشار إليها ووضعها بتصرف الخط الحديدي الحجازي ، ويلي هذه الوثائق الثمينة ترجمتها إلى اللغة العربية .

ترجمـــــــة

صورة فرمـــان

عطفاً على الطلب الوارد من لجنة الخط الحجازي المتضمن الاستئذان باستثمار المياه المعدنية الواقعة في قرية المخيبة المعروفة بحمام البلسم وحمام الجرب لقاء اجور معتدلة ، فلذا فقد اصدرنا ارادتنا السنية باعطاء الامتياز المذكور باستثمار هذه الحمامات المعدنية واصدرنا أمرنا الجليل القدر إلى ديوان همايوننا بلزوم اجراء المعاملة المقتضية بهذا الشأن وتبليغ صورة عن ارادتنا السنية هذه الى الخط المذكور.

في ٥ جمادى الآخرة ١٣٢٢

صورة طبق الاصل لـ ١٩٢٩/٦/٤

الخاتم والتوقيع

قنصلية فرنسا في انقرة - رقم ٨ -

شوهد للمصادقة على خاتم مديرية الشؤون الادارية لدى مجلس الوزراء التركي في انقرة وعلى توقيع نيازي بك مدير الشؤون الادارية المذكورة المثبتين باعلاه.

انقرة في ٢٠ حزيران ١٩٢٩ **خاتم القنصلية الفرنسية**

(التوقيع)

السفارة الفرنسية في تركيا

شوهد للمصادقة على خاتم قنصلية فرنسا في انقرة وعلى توقيع السيد اميل بيرشو الوكيل المنتدب من قنصلية فرنسا في استنبول الى انقرة .

انقرة في ٢٠ حزيران ١٩١٩ سفارة فرنسا

الخاتم والتوقيع

ترجمـــــــة

سند خاقاني

تشرين اول ١٣٢٠

رقم التسلسل : ١
رقم الصفحة : ٣٦٥
رقم الجلد : ٣

لواء حوران ، قضاء عجلون ، قرية مخيبة ، موقع ارض الحمامات

الجنس : قطعة ارض حاوية على ثلاثة حمامات معدنية .

النوع : ارض اميري .

الحدود : شرقاً تبدأ الحدود من مركز طاحون محمد العلي وتسير مع مجرى ماء قناة الطاحون المذكورة وعندما تصل الى شجرات البطم الكبيرة ينحرف مجرى الماء المذكور مستقيماً لجهة الشرق وحينئذ تصبح الحدود هنالك على خط مستقيم الى ان نصل الى جبل الساطح وهناك موجود ثلاثة عقارات محفورة في سطح الجبل الصخري والحدود هي اعلى المغارة والاخيرة الواقعة لجهة الغرب التي توازي مركز بناء محطة الخط الحديدي العالي . غرباً : مجرى نهر الشريعة عن مركز طاحون

عبدالله السلمان وشركاه ، شمالاً : جبل الساطح المحفور فيه الخط الحديدي العالي الى ان يلتقي بمجرى الشريعة . جنوباً : نهر الشريعة يبتدىء من مركز طاحون محمد العلي ويمتد الى الغرب ملتقى الحدود المذكورة .

المساحة : ثلاثمائة وسبعة وثلاثون دونم عتيق . مئة وثلاثة وعشرون دونم . وثلاثة وعشرون اولك (كذا) واربعة اذرع مربعة جديدة .

جهة اعطاء السند : اعطي مجدداً ومجاناً عملاً بالبرقية المؤرخة في ٧ أيلول ١٣٢٠ بشأن هذه الارض الحاوية على ثلاثة حمامات معدنية المعروفة بحمام البلسم وحمام الجرب وحمام الريح وهي عائدة جميعها للجانب الميري .

المتصرف : الخط الحديدي العالي الحميدي الحجازي .

ان سبب صدور التوقيع الهمايوني هو كما حرر اعلاه قطعة ارض حاوية على ثلاث حمامات معدنية المحررة اعلاه بقيمة ثلاثة آلاف ومئتين وخمسين قرشاً جرى تسجيلها في سجل الدفتر الخاقاني على اسم اللجنة العليا للخط الحديدي الحجازي . واشعاراً بضبطها اعطي هذا السند الخاقاني .

في ٢٤ ربيع الآخر ١٣٢٣ و ١٥ حزيران ١٩٢٩

الخاتم الرسمي للدفتر الخاقاني

صورة طبق الاصل ٢

في ١٩٢٩/٧/١٤

خاتم وزارة الشؤون الخارجية للجمهورية التركية

ان سفارة فرنسا في انقرة تصادق على ان الخاتم المثبت هو خاتم وزارة الشؤون الخارجية للجمهورية التركية .

في ٢١ تموز ١٩٢٩ **خاتم سفارة فرنسا في تركيا**

الخاتم التوقيع

يجدر بمن يتصدى لكتابة التاريخ ان يحاول جهده عدم الابتعاد عن الحق والحقيقة ، وتأليف كتاب تاريخي ووثائقي عن الخط الحديدي الحجازي يقود بالضرورة الى الاعتراف بأن الدول المسماة بدول الحلفاء ، حاولت بعد انتصارها على المانيا وتركيا وحليفاتهما في الحرب العالمية الأولى عام ١٩١٨م . ارضاء عواطف المسلمين في البلاد التي احتلتها باسم الانتداب وكانت تابعة قبل الحرب للدولة العثمانية ومن جملتها سورية ولبنان وفلسطين وشرق الاردن . ومن المعلوم ان الخط الحديدي الحجازي ينطلق من مدينة دمشق في سورية ويختتم سيره بالمدينة المنورة في المملكة العربية السعودية ماراً بأراضي المملكة الاردنية الهاشمية ، وله فروع هامة في اراضي فلسطين . وكلمة الحق التي لا بد من قولها هي ان معاهدة صلح لوزان قد قضت بالمحافظة على حقوق الأملاك الوقفية في اراضي وممتلكات الحكومة العثمانية ومنها املاك الخط الحديدي الحجازي .

ونثبت فيما يلي نص المادة /٦٠/ من معاهدة لوزان

معاهدة صلح لوزان الموقعة بتاريخ ١٩٢٣/٧/٢٤

المادة /٦٠/ – ان الدول التي ضمت اليها سابقاً أو لاحقاً بعض أراضي الحكومة العثمانية على أثر الحروب البلقانية او بموجب هذه المعاهدة تستولى مجاناً على أموال وممتلكات الحكومة العثمانية الكائنة في تلك الأراضي .

ومن المعلوم أن الأملاك التي صدرت ارادات سنية بتاريخ ٢٦ آب ١٩٢٤ (٨ أيلول ١٩٠٨) و٢٠ نيسان ١٣٢٥ (٢ أيار سنة ١٩٠٩) بتحويلها من الممتلكات الأميرية الى الحكومة كما وان تلك التي في ٣٠ تشرين الأول سنة ١٩١٨ كانت تدار من قبل الميري لفائدة احدى الادارات العامة هي داخلة في حكم الأموال والممتلكات المشار اليها في الفقرة السابقة من هذه المادة باعتبار ان هذه الدول قد حلت محل الحكومة العثمانية فيما يختص بهذه الأموال والأملاك أما الأوقاف الكائنة على هذه الأراضي فتبقى مرعية الجانب . . .

ان الخلاف الحاصل بين الحكومة اليونانية والحكومة التركية على الأملاك المحولة من دفتر الاملاك الأميرية الى الحكومة والكائنة في اراضي الحكومة العثمانية السابقة والمنتقلة الى اليونان إما على اثر الحروب البلقانية او بعدها يحول الى مجلس تحكيمي طبقاً للبروتوكول الخاص رقم (٢) الملحق بالمعاهدات اثينا تاريخ ١٤/١ تشرين الثاني سنة ١٩١٣ .

ان احكام هذه المادة لا تعدل الحالة القانونية المختصة بالأراضي

المقيدة باسم الميري او التي تدار من قبلها وغير مشار اليها في الفقرتين الثانية والثالثة من هذه المادة .

ونثبت فيما يلي أيضاً تصريح المفوض السامي للجمهورية الفرنسية في بيروت عن الخط الحديدي الحجازي :

تصريح المفوض السامي للجمهورية الفرنسية في بيروت
عن الخط الحديدي الحجازي

الجمهورية الفرنسية

وزارة الشؤون الخارجية　　　　باريس في ٢٠ شباط ١٩٢٣

مديرية الشؤون السياسية والتجارية

رقم ٧٩

رئيس مجلس الوزراء
وزير الشؤون الخارجية

الى السيد روبير دوكيه المفوض السامي بالوكالة للجمهورية الأفرنسية في بيروت . في جلسة ٢٧ كانون الثاني المنصرم ادلى المسيو بومبار في لوزان باسم فرنسا وانكلترا بتصريح يتعلق بالخط الحديدي الحجازي ، تجدون طياً صورة عنه .

وأترك لكم مهمة التصرف كما ترتأون بهذه الوثيقة التي من شأنها إرضاء عواطف المسلمين .

التوقيع : بوانكاريه

ان حكومتي فرنسا وبريطاني العظمى اللتين تعملان باسم سورية وفلسطين وشرق الاردن، ورغبة منهما في الاعتراف بالصفة الدينية للخط الحديدي الحجازي، تصرحان بأنهما مستعدتان لقبول انشاء مجلس استشاري يتمتع بصلاحية تزويد ادارة مختلف أقسام هذا الخط الكائنة في سورية وفلسطين وشرق الاردن وفي مملكة الحجاز بكافة التوصيات الرامية الى تأمين صيانة الخط وتحسين شروط نقل الحجاج. وسيتألف هذا المجلس من أربعة اعضاء مسلمين يعينون من قبل سورية وفلسطين وشرق الاردن والحجاز. ويسمي المجلس نفسه رئيسه وعضوين آخرين، يختاران من مسلمي البلدان الاخرى المهتمة بالحج وسيكون مركزه في المدينة.

ان توصيات هذا المجلس يجب ان لا تتعارض مع شروط الاتفاقيات الصحية الدولية، وتصرح حكومتا فرنسا وبريطانيا العظمى بأنه فيما يتعلق بأقسام الخط الحديدي الواقعة في سورية وفلسطين وشرق الأردن، ان جميع الارباح الناشئة عن الاستثمار ستخصص لصيانة وتحسين الخط الحديدي بأجمعه، وكافة المبالغ المتبقية ستخصص لمساعدة الحجاج.

النظام الأساسي لمجلس إدارة الخط الحديدي الحجازي:

ملحق للمادة الرابعة من البروتوكول رقم (١)

١- ان شبكة الخطوط الحديدية الحجازية المعروفة باسم (الخط الحديدي الحجازي) والذي سيسمى فيما بعد بـ: «الخط بسائر فروعه وتمديداته وحقوقه ومنشآته سواء أكانت تحت اشراف حكومات الدول الثلاث الموقعة على هذا النظام أو خارجه عن هذا الاشراف في الوقت الحاضر. وقف إسلامي. وقد اتفقت الحكومات الموقعة على هذا النظام اعتبار هذا الخط مؤسسة دولية ذات شخصية حقوقية واستقلال مالي وعلى اسناد إدارته إلى مجلس إدارة دولي يؤلف على الوجه المبين في المادة الثانية من هذا النظام (وسيسمى فيما بعد باسم«المجلس»).

٢- أ. يتألف المجلس من عضوين عن كل حكومة من الحكومات الثلاث الموقعة على هذا النظام ومن المدير العام.

ب. تبلغ كل حكومة الحكومتين الأخرتين إسمي العضوين الذين سيمثلانها في المجلس خلال كل شهر يسبق التاريخ الذي تحدده الحكومات الثلاث للعمل بهذا النظام.

ج. يرأس المجلس مندوب إحدى الدول الثلاث بالتناوب بينهما لمدة سنة وتكون الرئاسة الأولى للجمهورية السورية ثم للمملكة الأردنية الهاشمية، ثم للمملكة العربية السعودية. وذلك بالنظر لاجتماع المجلس لأول مرة بدمشق، ومن ثم يتبع نظام الأحرف الأبجدية.

د . اذا شغر مركز أحد المندوبين بالمجلس بسبب الوفاة أو الاستقالة أو الاستدعاء يتعين على حكومته تعيين خلف له خلال شهرين من تاريخ شغور المركز .

هـ . يعين المجلس المدير العام للخط بأكثرية الحكومات .

٣- يعين المجلس مقره الدائم وفق ما تقتضيه مصلحة الخط ، ويتم هذا التعيين في خلال سنة من اجتماعه الأول ، ويتخذ المجلس دمشق مقراً مؤقتاً له .

٤- أ . يجتمع المجلس بصفة دائمة .

ب . يضع المجلس نظامه الداخلي ويرفعه لتصديق الحكومات .

ج . لكل حكومة صوت واحد في المجلس .

٥- أ . ينظر المجلس في شؤون الخط المالية والإدارية والإنشائية وجميع ما يتعلق باستثماره وصيانته وفي كل ما يقدم اليه من مقترحات من المديرية العامة للخط أو من أحد أعضائه .

ب . واصدر قرارات المجلس باجماع آراء مندوبي الحكومات الثلاث في المسائل الآتية :

أولاً - عزل المدير العام في حالة وجود الأسباب المبررة لذلك .

ثانياً - القروض على ان تكون خاضعة لتصديق الحكومات الثلاث .

ثالثاً - الإنشاءات التي تتجاوز اعتماداتها مائة ألف ليرة سورية أو ما يعادلها .

ج . ويصدر المجلس قراراته في الشؤون الآتية بأكثرية ثلاثة أرباع

الأصوات .

أولاً - وضع نظام الموظفين .

ثانياً - تعيين وعزل وتأديب معاون أو معاوني المدير العام والمديرين الأقليميين الثلاث ورؤساء الدوائر والمفتشين وذلك بناء على اقتراح المدير العام .

ثالثاً - التصديق على الميزانية العامة للخط ، على أن ترفع الميزانية لتصديق الحكومات في حالة وجود عجز يحتاج إلى تغطية منها . وفي هذه الحالة يتعين على المجلس رفع الميزانية إلى الحكومات قبل أربعة أشهر من تاريخ تنفيذها ، ويتعين على الحكومات تحديد موقفها من هذا العجز في بحر شهرين من تاريخ تسلمها الميزانية .

رابعاً - المقايضات والمشتريات المتعلقة بالأموال غير المنقولة .

خامساً - جميع نظم الاستثمار والنظم المتعلقة بإدارة أملاك الخط وصيانة حقوقه ومصالحه .

سادساً - الاتفاقات المتعلقة بترتيب العلاقات مع الادارات والمصالح الأخرى ومع الشركات والأشخاص .

سابعاً - التعاقد مع الخبراء الفنيين .

ثامناً - المناقصات ،المزايدات وعقود التراضي والمصالحات فيما تزيد قيمته على عشرة آلاف ليرة سورية أو ما يعادلها وما كان دون ذلك سيعود البت فيه إلى المدير العام .

تاسعاً - عقود إيجار العقارات واستئجارها لأكثر من سنتين ، أو عند ما تزيد الأجرة السنوية على ألفي ليرة سورية أو ما

يعادله ، وما كان دون ذلك تبت المديرية العامة فيه .

عاشراً – تصديق الحساب السنوي .

حادي عشر – طلبات استملاك الأماكن والأراضي المجاورة للخط .

ثاني عشر – تفسير الأنظمة التي يضعها المجلس .

ثالث عشر – تعيين مدققين معتمدين للحسابات . وتقرير مكافآتهم السنوية ، بشرط إدخالها بالموازنة .

رابع عشر – اقتراح تعديل هذا النظام على الحكومات الثلاث .

خامس عشر – قبول الهبات والتبرعات .

سادس عشر – وضع التعريفة وتعديلها .

٦- يعطى لممثلي الحكومات في المجلس مكافأة مقطوعة تتفق الحكومات الثلاث على مقدارها بالطرق الدبلوماسية المعتادة ويخصص لكل عضو عند قيامه بمهمة رسمية تعويض انتقال يعادل التعويض الذي يتقاضاه المدير العام على أساس الحد الأعلى لراتبه ، ويمنح ممثلي الحكومات إجازة سنوية قدرها شهر ونصف الشهر على أن يراعى عدم تغيب ممثلي حكومة واحدة في وقت واحد .

التواقيع

علي خرينو　　　أكرم الركابي　　　يوسف ياسين

بسم الله الرحمن الرحيم

الرياض في ١٩ جمادى الأولى ٣٧٣
الموافـــق لـ ٢٤ يناير ١٩٥٤

بروتوكول رقم (١)

اتفق ممثلو الحكومات الثلاث الموقعون على هذا على :

١- إعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي .

٢- تأكيـد الارتبـاط باتفـاق ١٩ نيسـان ٩٤٧ الموافق ٢٦ جـمـادى الأولى ١٣٦٦ .

٣- اعتبار ما يتخذ من قرارات في هذا الشأن متمماً لذلك الاتفاق .

٤- مشروع نظام مجلس ادارة الخط الحديدي الحجازي الملحق بهذا .

٥- إقرار التـوصيات الملحقـة الصادرة من اللجنة الفنيـة المشكلة بتاريخ ٢٢ يناير ١٩٥٤ .

٦- أ . توصية الحكومات الثلاث بتشكيل لجنة تنفيذية تتولى إتخاذ كافة الإجراءات الكفيلة بتنفيـذ المشروع على أن يتـفق على صـلاحـيات اللجنة ونظامـها المالي والإداري فيـمـا بعـد وتتولى لجنة خـاصة وضع مشروع هذه الصلاحيات والأنظمة في أقرب وقت .

ب . توصية كل حكومة بتعيين مندوبيها في هذه اللجنة في بحر شهر من تاريخ التوقيع على هذا ، وإبلاغ تلك الأسماء إلى الحكومتين الأخريتين

بالطرق الدبلوماسية المعتادة . ويستحسن أن تضم اللجنة الأشخاص الذين اشتركوا في أعمال اللجنة المشار إليها في الفقرة (٥) .

٧- أن يرفع تقرير اللجنة التنفيذية بشأن تقرير بعثة الكشف وتقدير اللجنة للأعباء المالية التي تتطلبها إعادة تسيير الخط إلى حكومة المملكة العربية السعودية التي تتولى الاتصال بالحكومتين الأخريين للتشاور معهما في طريق تمويل المشروع .

٨- تشكيل لجنة خاصة للبحث في توحيد الأنظمة والتعليمات التي تطبق في إدارات السكك الحديدية في البلاد الثلاثة وذلك فيما يتعلق بتسيير الخط وإداراته . وإلى أن يتم ذلك تسري على كل قسم من أقسام الخط الثلاثة النظم المحلية المعمول بها .

عن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية	عن حكومة الجمهورية السورية	عن حكومة المملكة العربية السعودية
علي خرينو	أكرم الركابي	يوسف ياسين

بسم الله الرحمن الرحيم

الرياض في ١٩ جمادى الأولى ١٣٧٣هـ
الموافــق لـ ٢٤ يناير ١٩٥٤م

ملحق المادة الخامسة من البروتوكول رقم (١)

قررت اللجنة الفنية المؤلفة من السيد علي خرينو ، والمهندس أحمد فـوزي عن الوفـد الأردني ومن المهندس كـاظم الجـزار ، والمهندس بديع العلبي ، والسـيـد مـحـمـد نديم الصواف عن الوفـد السوري ومن السـيـد عبدالعزيز بن معمر ، والمستر ورن عن الوفد السعودي ، قررت الموافقة على :

١)- اعـتـبـار التـقـرير المقـدم من بعـثـة الكشف الفنية لسنة ١٩٤٨ أسـاسـاً للدراسات المقبلة .

٢)- تشكيل هيئة كشف جديدة تقوم بالكشف بدراسة سريعة لحالة الخط الراهنة لتبدي رأيها في التقرير السابق وتقدم توصياتها بزيادة أو بنقص أو بتـثـبـيت الأرقام الواردة في الكشف السـابق وفي الأشياء التي يلزم القيام بها سواء ذكرت في الكشف السابق أم لم تذكر .

٣)- ان تقدم هذه الهيئة تقريرها في مدة لا تزيد عن الشهر .

٤)- يصار بعد ذلك إلى تشكيل هيئة فنية للقيام بالدراسات التـفـصيلية ووضع التقريرات والمواصفات النهائية لتنفيذ المشروع .

التواقيــــــع

علي خرينو   أكرم الركابي   يوسف ياسين

بسم الله الرحمن الرحيم

الرياض ١٩ جمادى الأولى ١٣٧٣
الموافــق لـ ٢٤ يناير ١٩٥٤

بروتوكول رقم (٢)

اتفق مندوبو الحكومات الثلاث الموقعون على هذا على :

١- أنه من المسلم به أن جميع المقررات والأنظمة والتعليمات التي تتخذ يجب أن لا تتعارض مع القوانين والنظم القائمة في كل دولة ولا مع التزامات هذه الدولة .

٢- أ . أن تقدم كل حكومة بأسرع ما يمكن بياناً كاملاً بما للخط من حقوق وما عليه من التزامات بتاريخ ٣١ يناير ١٩٥٤ وبيانات ملحقة بما تكون عليه هذه الحقوق والالتزامات يوم تقرير تسليم الخط لمجلس الادارة لتنظر الحكومات في أمرها وتقرير ما تراه في شأنها .

ب . ان يراعى عدم ارتباط الخط بالتزامات جديدة بشكل يتعارض مع النظام الموحد الذي تعمل الحكومات على تنفيذه .

٣- أ . أن يوصوا حكوماتهم بأن تقدم للخط جميع التسهيلات والمساعدات والاعفاءات الممكنة وبصفة خاصة الابقاء على التسهيلات والمساعدات والاعفاءات الحالية ، والاعفاء من الرسوم الجمركية .

ب . وان تقدم الخدمات اللازمة لاعادة تسيير الخط بالتكاليف الفعلية فقط .

٤- أ . أن يراعى في التعيين في الوظائف الرئيسية في مركز الادارة العامة

الكفـاءات والتـسـاوي بين رعـايا الحكومـات الثـلاث على قـدر الامكان .

ب . وفيـما يتعلق بالوظائف في أقسام الخط المواقعة في اقليم كل دولة ، يعين الرعايا المحليون ، واذا تعذر ذلك يستعان بالاكفاء من رعايا البلدين الآخرين ثم من رعايا البلاد العربية الآخرى .

عن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية	عن حكومة الجمهورية السورية	عن حكومة المملكة العربية السعودية
علي خرينو	أكرم الركابي	يوسف ياسين

بسم الله الرحمن الرحيم

الموجز التاريخي – الملحق رقم – ٥ –

بروتوكول رقم (٣)

اتفق مندوبو الحكومات الثلاث الموقعون على هذا ، على :

١– استمرار العمل على الأسس المقررة في مؤتمر الرياض المعقود في شهر جمادى الأولى ١٣٧٣ وكانون الثاني ١٩٥٤ ، واعتبار مقررات اللجنة التنفيذية المتخذة في اجتماعاتها المعقودة في دمشق في الفترة الواقعة بين ١١ و١٦ صفر ١٣٧٤ و٩ و١٤ تشرين الأول ١٩٥٤ متممة لمقرراته .

٢– الطلب إلى الحكومات الثلاث :

أ . التصديق على النظام الأساسي للجنة التنفيذية الملحق رقم (١) مع تقارير اللجان الفرعية الثلاث (الملحق رقم ٢ و٣ و٤) .

ب . تعيين الأعضاء الملازمين طبقاً لما جاء في الفقرة (ب) من المادة الثانية من النظام الأساسي للجنة التنفيذية .

جـ . رجاء الحكومات الثلاث أن تفتح المذاكرات فيما بينها لتقرير تقديم القروض المقترحة كما جاء في الفقرة (أ) من المادة التاسعة من النظام الأساسي ويبلغ مجموع القروض المطلوبة أربعين مليون ليرة سورية حسب تقرير لجنة الكشف الجاري في شهر جمادى الثاني ١٣٧٣ وشباط ١٩٥٤ .

د . رجاء الحكومات الثلاث تنفيذ مقررات اللجنة التنفيذية بتسليفها مبلغ مئة ألف ليرة سورية من كل حكومة من الحكومات الثلاث

حسبما جاء في المادة ١٥ من النظام الأساسي .

٣- رفع تقرير كشف البعثة الفنية الذي قبلته اللجنة التنفيذية إلى حكومة صاحب الجلالة الملك سعود المعظم بطريق السفارة العربية السعودية في دمشق وقد سلم هذا التقرير لعضو المملكة العربية السعودية في اللجنة السيد شاهر السمان لرفعه ، وذلك تنفيذاً لما جاء في المادة ٧ من البروتوكول رقم (١) الصادر عن مؤتمر الرياض .

دمشق في ١٦ صفر ١٣٧٤

الموافق في ١٤ تشرين أول ١٩٥٤

عن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية	عن حكومة الجمهورية السورية	عن حكومة المملكة العربية السعودية

اتفاق ١٨ نيسان ١٩٤٧

في الساعة العاشرة والنصف من صباح يوم الجمعة الواقع في ٢٦ جمادى الاول ١٣٦٦ الموافق ١٨ نيسان ١٩٤٧ عقد اجتماع في ديوان رئاسة مجلس الوزراء بدمشق حضره صاحب الدولة سمير باشا الرفاعي رئيس وزراء المملكة الأردنية ووزير خارجيتها ومن معالي الشيخ يوسف ياسين نائب وزير خارجية المملكة العربية السعودية والسيد سعيد الغزي وزير مالية الجمهورية السورية وعلى الاقتراح المقدم من المملكة العربية السعودية بشأن خط السكة الحديدية الحجازية والذي كان موافقاً عليه مبدئياً من الحكومة العربية السعودية والحكومة السورية وبعد المداولة فيه وادخال بعض الملاحظات عليه تقرر الموافقة على النص الآتي :

١) يعترف الفرقاء الذين يمر الخط في أراضيهم بأن هذا الخط وقف إسلامي تجري المحافظة عليه كما تجري المحافظة على الأوقاف الإسلامية .

٢) ان الخط بفروعه وتمديداته هو وحدة كاملة غير قابلة للتجزئة .

٣) على الفرقاء الذين يمر الخط بأراضيهم أن يعيدوا للخط جميع ما يعود له من حقوق وممتلكات .

٤) ان واردات الخط جميعها تصرف على الخط بكامله وعندما يزيد شيء من الواردات يصرف على إصلاح الخط وتمديداته وتحسينه ورصد رأس مال احتياطي كاف لمنفعة الخط ، واذا زاد شيء في المستقبل بعد تأمين ما تقدم فينفق على ما فيه المصلحة لحجاج المسلمين في الحرمين .

٥) قد أخذت الحكومات الثلاث على نفسها بذل الجهد اللازم لأن تقر حكومة فلسطين المبادىء المتفق عليها في المواد الأربع السابقة وخاصة المادة الثانية .

٦) للبدء عملياً في المشروع تؤسس لجنة فنية يكون مركزها في الوقت الحاضر دمشق وتؤلف من مندوب عن كل من المملكة الأردنية الهاشمية والحكومة العربية السعودية والجمهورية السورية وتدعى حكومة فلسطين لارسال مندوب من قبلها وتكون مهمة اللجنة جمع سائر المعلومات المتعلقة بالخط مما له وعليه وعمل دراسة فنية لتكاليف إصلاح الخط لايصال القاطرات إلى المدينة المنورة وتقرير التكاليف اللازمة لعرضها على الحكومات لتدارك الأموال اللازمة لتنفيذ المشروع .

وعليه نظم هذا المحضر بنتيجة الاجتماع وحدد موعد لاجتماع اللجنة الفنية في ٢ شعبان ١٣٦٦ الموافق ٢١ حزيران ١٩٤٧ والله ولي التوفيق .

سعيد الغزي يوسف ياسين سمير الرفاعي

البروتوكول رقم (٣)

ملحق رقم (١)

النظام الأساسي لللجنة التنفيذية لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي إلى المدينة المنورة :

(المعدل بموجب الملحق رقم (١) لاتفاق الرياض المعقود في ١٩٥٥/١/٢٠)

المادة ١)- يتولى الإشراف على إدارة تنفيذ إعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي إلى المدينة المنورة لجنة تنفيذية دولية تؤلف على الوجه المبين في المادة الثانية من هذا النظام وتسمى بأسم (اللجنة التنفيذية لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي) .

المادة ٢)- أ . تتألف اللجنة التنفيذية من مندوبي الحكومات الثلاث ، السعودية ، الأردنية ، والسورية ، المعينين من قبل حكوماتهم على أن لا يتجاوز عدد مندوبي كل حكومة أربعة أشخاص .

ب . تعين كل حكومة من الحكومات الثلاث مندوباً ملازماً يحل محل العضو الأصيل المتغيب .

ج . يرأس اللجنة التنفيذية أحد رؤساء مندوبي الدول الثلاث لمدة سنة واحدة ، وذلك بالتناوب .

د . إذا شغر مركز أحد المندوبين الأصليين أو الملازمين باللجنة التنفيذية بسبب الوفاة أو الاستقالة أو الاستدعاء أو أي سبب آخر ، يترتب على حكومته تعيين خلف له خلال شهرين من تاريخ شغور المركز .

المادة ٣)- تنتخب اللجنة التنفيذية من بين اعضائها نائباً للرئيس يقوم مقامه حال غيابه ، وذلك لمدة عضوية الرئيس ، واذا تساوت الأصوات بالانتخاب يعتبر صوت الرئيس مرجحاً .

المادة ٤)- تعين اللجنة التنفيذية مقرها الدائم وموعد اجتماعها وفق ما تقتضيه المصلحة .

المادة ٥)- لكل حكومة صوت واحد في اللجنة التنفيذية ، وتعتبر هيئة كل حكومة عضواً واحداً .

المادة ٦)- تضطلع اللجنة التنفيذية في الشؤون الفنية والمالية والادارية المتعلقة بالانشاءات التي تتولاها .

المادة ٧)- لا تعتبر جلسات اللجنة التنفيذية نظامية ما لم يحضرها الأعضاء الثلاثة .

المادة ٨)- أ . تتخذ القرارات في اللجنة التنفيذية بالأكثرية ، إلا في الحالتين التاليتين فيشترط الاجماع وهما :
أولاً - القروض على أن تكون خاضعة لتصديق الحكومات الثلاث .
ثانياً - الانشاءات التي تتجاوز اعتماداتها مئتي ألف ليرة سورية أو ما يعادلها .

المادة ٩)- ١ . تفوض اللجنة التنفيذية بتلزيم مشروع الاصلاح عن طريق مناقصة عالمية يشترط بها ما يلي :
أ . يتعهد الملتزم بتنفيذ كافة أعمال الاصلاح ودفع سائر نفقاتها .

ب . يستوفي الملتزم النفقات المدفوعة بالشكل الذي تراه اللجنة التنفيذية أوفق لمصلحة المشروع .

٢- الفرقاء الثلاثة يكفلون نفقات الاصلاح المقدرة/ بثمانين مليون ليرة سورية/ وسد عجز الموازنة المرصدة بالتساوي بينهم .

٣- تعتبر المبالغ المسددة لعجز الموازنة من قبل الدول الثلاث ديناً على الخط الموحد ويسدد هذا الدين من موازنات السنوات التي تلي تسديد كافة أقساط نفقات الاصلاح وفي حالة وجود وفر في الموازنة قبل انتهاء المدة ، يسدد هذا الدين من ذلك الوفر المتحقق .

المادة ١٠)- ينظم لكل جلسة محضر ، يسجل في سجل خاص ، يوقعه الرئيس والأعضاء الذين حضروا الجلسة ، وعلى العضو المخالف ، أن يسجل سبب مخالفته خطياً فوق توقيعه .

المادة ١١)- إذا تغيب أحد أفراد الأعضاء ، عليه اعلام رئاسة اللجنة ، قبل انعقاد الجلسة بسبب غيابه ، أما إذا تخلف أكثر من ثلاث جلسات متوالية تكتب الرئاسة بالطرق الرسمية لمرجعه بذلك طالبة تعيين بدل عنه ، ويتوجب على الحكومة التي ينتمي إليها المتخلف التقيد بالمدة الواردة في الفقرة (د) من المادة الثانية من هذا النظام .

المادة ١٢)- للجنة التنفيذية الحق بتشكيل لجان فرعية من أعضائها على أن تحدد مهمتها وصلاحياتها في قرار تشكيلها .

المادة ١٣)- تبلغ صورة مصدقة عن قرارات اللجنة التنفيذية بتوقيع رئيس اللجنة التنفيذية أو من يفوضه ، إلى الجهات ذات العلاقة لتنفيذها .

المادة ١٤)- يعطى لكل مندوب ، عند قيامه (بمهمة رسمية خارج محل إقامته) تعويض انتقال ، تحدده اللجنة التنفيذية .

المادة ١٥)- تسلف كل حكومة من الحكومات الثلاث ، اللجنة التنفيذية سلفة قدرها/ مئة ألف ليرة سورية/ تبدأ بها أعمالها وتسدد هذه السلف من القروض التي تعقد وفق ما جاء في المادة التاسعة .

المادة ١٦)- تنظم ميزانية اللجنة التنفيذية وأصول محاسبتها حسب النظم والتعليمات التي تضعها اللجنة التنفيذية ، على أن ترفع الميزانية إلى الحكومات الثلاث للتصديق عليها .

المادة ١٧)- عندما يتم إصلاح منطقة قابلة للاستثمار ، تقوم اللجنة التنفيذية باستثمارها مؤقتاً ريثما يتم تسليمها للادارة الموحدة ، كما تدعو الحكومات الثلاث لتأليف المجلس الإداري لمباشرة عمله ، وتوحيد إدارات الخط في أقسامه المختلفة ، ويستمر عمل اللجنة التنفيذية الإنشائي حتى نهاية أعمال إصلاح كامل الخط .

المادة ١٨)- تتخذ اللجنة التنفيذية ، القرارات اللازمة لتكييف جهازها الإداري والمالي والفني وفقاً لمقتضيات المصلحة .

المادة ١٩)- إن رئيس اللجنة التنفيذية ، وينوب عنه عند غيابه ، نائب الرئيس بتفويض منه :

أ . يمثل إدارة الخط في المناطق الموضوعة تحت الاصلاح أو الاستثمار المؤقت .

ب . وهو آمر القبض والصرف ، ويوقع وثائقهما ويشترك في التوقيع معه رئيس محاسبة اللجنة المكفول .

ج . يوقع الرئيس كافة العقود المقررة في اللجنة التنفيذية .

د . يدعو الأعضاء للاجتماع .

المادة ٢٠)- عند انتهاء مهمة اللجنة التنفيذية بالأمور الإنشائية ، تنتقل التزاماتها وحقوقها إلى المجلس الإداري .

المادة ٢١)- رئيس اللجنة مسؤول عن تنفيذ هذا النظام .

بروتوكول رقم (٤)

إن أعضاء اللجنة التنفيذية لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي المؤلفة من أعضاء عن كل من حكومات المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية والاقليم الشمالي من الجمهورية العربية السورية بموجب اتفاق وزراء المواصلات لكل من الحكومات الثلاث المشار إليها المعقودة في الرياض بتاريخ ٢٥ جمادى الأولى ١٣٧٤ الموافق ٢٠ كانون الثاني ١٩٥٥ المصدق :

أولاً - في المملكة العربية السعودية بموجب المرسوم الملكي الكريم رقم ١٣٧٤/٥/٥/٧ - تاريخ ٢ شوال ١٣٧٤ .

ثانياً - في المملكة الأردنية الهاشمية بموجب القانون الأردني رقم (١٢) لعام ١٩٥٥ .

ثالثاً - في الجمهورية السورية بموجب القانون رقم (٦٧) تاريخ ١٩٥٥/٤/١٩ .

قد اتفقوا على أن يلتمسوا من حكوماتهم إدخال التعديلات الآتية على اتفاق وزراء المواصلات إليه أعلاه .

أولاً - تحذف نقطة (على اثني عشر قسطاً سنوياً) الواردة في الفقرة (ب) من المادة (٣) بحيث تصبح الفقرة المذكورة كما يلي :

* يستوفي الملتزم النفقات المدفوعة بالشكل الذي تراه اللجنة التنفيذية أوفق لمصلحة «المشروع» .

ثانياً - تبدل كلمة أربعين بكلمة ثمانين الواردة في المادة (٤) ويضاف إلى

آخر هذه المادة الفقرة الآتية (ويسلفون اللجنة التنفيذية بدون فائدة المبلغ المذكور مقسماً بالتساوي بينهم وذلك بموجب اعتمادات استثنائية) بحيث يصبح نص المادة المذكورة كما يلي :

«الفرقاء الثلاث يكفلون نفقات الاصلاح المقدرة (بثمانين مليون ليرة سورية) وسد عجز الموازنة المرصدة بالتساوي بينهم ، ويسلفون اللجنة التنفيذية بدون فائدة المبلغ المذكور وذلك بموجب اعتمادات استثنائية يرصدونها لهذه الغاية» .

ثالثاً – تضاف كلمة (المسلفة و) قبل كلمة المسددة) الواردة في المادة (٥) بحيث يصبح نص هذه المادة كما يلي :

* تعتبر المبالغ المسلفة ، والمسددة لعجز الموازنة من قبل الدول الثلاث ديناً على الخط الموحد ويسدد هذا الدين من موازنات السنوات التي تلي تسديد كافة أقساط نفقات الاصلاح وفي حالة وجود وفر في الموازنة قبل انتهاء المدة يسدد هذا الدين من ذلك الوفر المتحقق* .

إن هيئة اللجنة التنفيذية لأعادة تسيير الخط الحجازي المؤلفة تنفيذاً للفقرة (أ) من المادة (٦) من البروتوكول رقم (١) الملحق باتفاق الرياض المعقود بـ ٩٥٥/١/٢٠ بين حكومة المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية والاقليم الشمالي من الجمهورية العربية المتحدة (الجمهورية السورية سابقاً) وبموجب نظامها الأساسي (الملحق رقم (١) للبروتوكول رقم (٣) للأتفاق المذكور) والمصدقة كلها من الحكومات الثلاث الآنفة ذكرها حسب الأنظمة المرعية في كل منها كما يأتي :

١– في المملكة العربية السعودية بموجب المرسوم الملكي رقم ١٣٧٤/٥/٥/٧

- تاريخ ٢ شوال ١٣٧٤ .

٢- في المملكة الأردنية الهاشمية بموجب القانون رقم (١٢) لسنة ١٩٥٥ .

٣ - في الاقليم السوري من الجمهورية العربية المتحدة (الجمهورية السورية سابقاً) بموجب القانون رقم (٦٧) تاريخ ١٩٥٥/٤/١٩ .

قد اتخذت في جلستها المعقودة بتاريخ ٢٣ صفر ١٣٨١ ، ٥ آب ١٩٦١ بوضع البروتوكول رقم (٥) الآتي مشروعه ورفعه إلى الحكومات الثلاث عن طريق رؤساء وفودها في هذه اللجنة التنفيذية ، وجاء تصديقه حسب الأصول المرعية في كلٍّ منها .

البروتوكول رقم (٥)

الملحق باتفاق الرياض المعقود لـ ١٩٥٥/١/٢٠

المادة ١)- يعفى جميع المتعهدين الذين تتعاقد معهم اللجنة الت
لأعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي على أعمال إصلا
وتوريد لوازمه وأدواته من رسوم الطوابع والعوائد الجمركية
الرسوم والضرائب على اختلاف أنواعها من حكومية
وغيرها سواء الموجودة بتاريخ هذا البروتوكول أو التي تحد
بعد في كل من البلاد الثلاث التي يمر الخط الحديدي ا-
في أراضيها وهي الاقليم الشمالي من الجمهورية العربية
والمملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية فيم
بايفاء التعهدات المذكورة باستثناء ضريبة الدخل على
والأجور التي يتقاضاها موظفو ومستخدمو المتعهدين الموما إ
الضريبة التي تقوم مقامها في إحدى البلدان المشار إليها آن

المادة ٢)- يعمل بهذا البروتوكول في كل من البلاد الثلاث المذك
المادة الأولى منذ تاريخ تصديقه من المراجع المختصة في كل

المرسوم التشريعي رقم ٢٤٨

رئيس المجلس الوطني لقيادة الثورة .

بناء على الأمر العسكري رقم (١) تاريخ ١٩٦٣/٣/٨ .

وعلى المرسوم التشريعي رقم ١٠ تاريخ ١٩٦٣/٣/٢٣ .

وعلى المرسوم التشريعي رقم ٦٨ تاريخ ١٩٦٣/٦/٩ .

وعلى قرار المجلس الوطني لقيادة الثورة رقم ٢٤٨ تاريخ ١٩٦٣/١١/٧ .

يرسم ما يلي :

المادة ١)- يصدق الاتفاق (البروتوكول) رقم (٦) بنصه التالي ، القاضي بتعديل البروتوكول رقم (٤) المعدل لاتفاق الرياض المصدق بالقانون رقم ٦٧ تاريخ ٩٥٥/٤/١٩ بشأن اتفاق حكومات الدول الثلاث المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية على إعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي .

بروتوكول رقم (٦)

إن أعضاء اللجنة التنفيذية لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي المؤلفة من أعضاء عن كل من حكومات المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية والجمهورية العربية السورية بموجب اتفاق وزراء المواصلات لكل من الحكومات الثلاث المشار إليها المعقودة في الرياض بتاريخ ٢٥ جمادى الأولى ١٣٧٤ الموافق ٢٠ كانون الثاني ١٩٥٥ المصدق :

١- في المملكة العربية السعودية بموجب المرسوم الملكي الكريم رقم

٧/٥/٥/١٣٧٤ - تاريخ ٢ شوال ١٣٧٤ .

٢- في المملكة الأردنية الهاشمية بموجب القانون الأردني رقم (١٢) لعام ١٩٥٥ .

٣- في الجمهورية العربية السورية بموجب القانون رقم ٦٧ تاريخ ١٩٥٥/٤/١٩ .

قد اتفقوا على إدخال التعديلات الآتية على اتفاق وزراء المواصلات المشار إليه أعلاه .

- تبديل كلمة (ثمانين) كما وردت في البروتوكول رقم (٤) المعدل لاتفاق الرياض بكلمة (ثمان وتسعين) بحيث يصبح نص المادة الرابعة كما يلي :

الفرقاء الثلاث يكفلون نفقات الاصلاح المقدرة بـ(ثمان وتسعين مليون) ليرة سورية وسد عجز الموازنة المرصدة بالتساوي بينهم ويسلفون اللجنة التنفيذية بدون فائدة المبلغ المذكور وذلك بموجب اعتمادات استثنائية يرصدونها لهذه الغاية . '

المادة ٢)- ينشر هذا المرسوم التشريعي في الجريدة الرسمية .

دمشق ١٣٨٣/٦/٢١ الموافق ١٩٦٣/١١/٧

أمين الحافظ
رئيس المجلس الوطني لقيادة الثورة

رقم ١٢/٢٣٤٤

نسخة إلى: رئاسة اللجنة التنفيذية لاعادة تسيير الخط الحجازي مع النسخة الموقعة من البروتوكول.

عن طريق وزارة المواصلات ٩٦٣/١١/٧.

الأمين العام لرئاسة مجلس الوزراء

القانون رقم (١٢) لسنة ١٩٥٥ - قانون تنفيذ الاتفاقية بشأن إعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي

المنشور في الجريدة الرسمية العدد ١٢٢٣ الصادر بتاريخ ٣/نيسان/ ١٩٥٥

نحن الحسين الأول ملك المملكة الأردنية الهاشمية

بمقتضى المادة (٣١) من الدستور .

وبناء على ما قرره مجلسا الأعيان والنواب .

نصادق على القانون الآتي ونأمر بإصداره وإضافته إلى قوانين الدولة :

قانون رقم (١٢) لسنة ١٩٥٥

قانون تنفيذ الاتفاقية بشأن إعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي

المادة ١)- يسمى هذا القانون (قانون تنفيذ الاتفاقية بشأن تسيير الخط الحديدي الحجازي لسنة ١٩٥٥) .

المادة ٢)- يسري مفعول الاتفاقية المشار إليها في المادة (١) من هذا القانون الموقعة في الرياض بتاريخ ١٩٥٥/١/٢٠ اعتباراً من تاريخ نشرها في الجريدة الرسمية .

المادة ٣)- رئيس الوزراء ووزيرا المالية والأشغال العامة مكلفون بتنفيذ أحكام هذا القانون .

١٩٥٥/٣/١٩

الحسين بن طلال

رئيس الوزراء
توفيق أبو الهدى

وزير المالية
انسطاس حنانيا

وزير الأشغال العامة
سابا العكشة

بسم الله الرحمن الرحيم

الاتفــاق لاعادة تسيير الخط الحديدي الحجازي

اتفق ممثلو الحكومات الثلاث الموقعون أدناه على ما يلي :

المادة ١)- تأكيـد الارتبـاط باتفـاق ٢٦ جمـادى الاول ١٣٦٦ الموافق ١٨ نيسان ١٩٤٧ والقرارات والتوصيات المبينة في البروتوكولين رقم (١ و٢) وملاحقهما المتفق عليهما في مؤتمر الرياض المعقود في الفترة الواقعة بين (١٥ و١٩) جمادى الأولى ١٣٧٣ الموافق (٢٠ و٢٤ كانون الثاني ١٩٥٤ والبروتوكول رقم (٣) وملحقه (النظام الأساسي لللجنة التنفيذية المعقودة في دمشق في الفترة الواقعة بين (١١ و١٦) صفر ١٣٧٤ الموافق (٩ و١٤) تشرين الأول ١٩٥٤ بعد ادخال التعديلات المبينة في الملحق رقم (١) لهذا الاتفاق عليه .

المادة ٢)- رصد مبلغ المليوني ليرة سورية الذي تبرع به صاحب الجلالة الملك سعود المعظم لنفقات الدراسات الفنية اللازمة لتنفيذ المشروع .

المادة ٣)- تفويض اللجنة التنفيذية بتلزيم مشروع الاصلاح عن طريق مناقصة عالمية يشترط بها ما يلي :

أ . يتعهد الملتزم بتنفيذ كافة أعمال الاصلاح ودفع سائر نفقاتها .

ب . يستوفي الملتزم النفقات المدفوعة على اثني عشر قسطاً سنوياً بالشكل الذي تراه اللجنة التنفيذية أوفق لمصلحة المشروع .

المادة ٤)- الفرقاء الثلاث يكفلون الاصلاح المقدرة (بأربعين مليون ليرة

سورية) وسد عجز الموازنة المرصدة بالتساوي بينهم .

المادة ٥)- تعتبر المبالغ المسددة لعجز الموازنة من قبل الدول الثلاث ديناً على الخط الموحد ويسدد هذا الدين من موازنات السنوات التي تلي تسديد كافة أقساط نفقات الاصلاح وفي حالة وجود وفر في الموازنة قبل انتهاء المدة يسدد هذا الدين من ذلك الوفر المتحقق .

المادة ٦)- يبقى الخط الحجازي بكافة فروعه حائزاً على الاعفاءآت والمميزات التي كانت له في البلاد الثلاث قبل توحيده ، وتعفى كذلك جميع عقاراته وأملاكه في البلاد الثلاث من الضريبة العقارية وسائر الضرائب الحكومية والبلدية الموجودة حالياً والتي ستحدث كما تعفى جميع مستورداته وأدواته ومحروقاته من الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم الحكومية والبلدية .

المادة ٧)- على هذه الشروط تم الاتفاق المبدئي على أن يعود كل وفد إلى حكومته للحصول على الموافقة النهائية من الجهات المختصة .

المادة ٨)- حرر هذا الاتفاق في مدينة الرياض من ثمان نسخ تحتفظ كل دولة بنسختين منها وتحفظ النسختان الباقيتان لدى اللجنة التنفيذية .

الرياض في ٢٥ جمادى الأولى ١٣٧٤

و ٢٠ كانون الثاني ١٩٥٥

عن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية هاشم الجيوسي وزير التجارة والجمارك وزير المواصلات بالوكالة	عن حكومة الجمهورية السورية فاخر الكيالي وزير الاقتصاد الوطني وزير الأشغال العامة والمواصلات بالوكالة	عن حكومة المملكة العربية السعودية طلال بن عبدالعزيز آل سعود وزير المواصلات

خطــة عمل لوزراء المواصلات الأردني والسوري والسعودي

بعد مؤتمرهم المنعقد في مدينة عمان عاصمة المملكة الأردنية الهاشمية بتاريخ ١٠ شباط الجاري

لقد اتفقنا على عقد هذا المؤتمر بناء على طلب اللجنة التنفيذية لمعالجة بعض المواضيع المتعلقة بمشروع الخط الحديدي الحجازي ، وبعد مفاهمات جرت بيننا لتحديد موعده ومقر انعقاده في عمان بتاريخ ١٠ شباط الجاري .

وكان أول اجتماع لنا بحضور اللجنة التنفيذية وبعض المختصين في مقر محطة الخط المذكور بعمان ، بعد أن تداولنا الرأي فيما بيننا اذ كان المؤتمر مؤتمر وزراء المواصلات ، لاتخاذ خطة المؤتمر وطريقة سيره وتنظيم أعماله .

وفقاً لهذه الخطة افتتح الجلسة رئيس المؤتمر (وزير الأردن) وطلب إلى الحاضرين ما لديهم من مواضيع لجدول الأعمال المقترح ، أو أية تعديلات يرونها فيه ، وبعد تداول قراءة المقترحات المسبقة منا في صدد جدول الأعمال وبتواجد المقترحات المطلوبة لدينا عقدنا جلسة خاصة لتنسيقها واتفقنا على جدول الأعمال المذكور في محاضر الجلسات المشفوعة بتقريرنا هذا والتي تمثل ما دار في جلسات المؤتمر من مناقشات اللجنة التنفيذية حول الموضوعات المدرجة فيه ، وقد حضر الجلسات الأولى منها معالي الوزير الأردني السابق الأستاذ نظام الشرابي وكنا نعقد في أثنائها جلسات خاصة بنا ، لنتخذ مطالعاتنا حيال الموضوعات المذكورة مستقلين عن المحاضر ، وعن الجلسات المشتركة ، حتى انتهت الجلسات يوم الأربعاء الموافق ١٧/ شباط عام ١٩٦٥ .

ويبدو من استعراض جدول الأعمال أن فيه المواضيع الآتية مع قراراتنا عليها :

أولاً - تطبيق البروتوكول رقم (٦) وهذا البروتوكول المصدق من الحكومات الثلاث يقضي بإضافة مبلغ ثمانية عشر مليونا من الليرات السورية إلى المبلغ المعتمد من قبل وقدره (٨٠) مليون ليرة سورية ليصبح (٩٨) مليون ليرة سورية . وقد اتفقنا على ضرورة المبادرة بإنهاء موضوع المبلغ المذكور إن لم يكن قد انتهى من قبل بعض الأطراف الثلاثة ، إذ أنه أمر مفروغ منه بمقتضى البروتوكولات .

ثانياً - (الكفالات) وهي التي مفروضاً - بمقتضى العقد المبرم بين اللجنة التنفيذية وبين المتعهد - أن تصدر في ظرف أربعين يوماً من توقيع العقد ، ثم اعترضتها ظروف المفاهمة على صيغة الكفالة وكيفيتها ، بالإضافة إلى امتناع البنك عن التوقيع بمقتضى العقد على المستندات الدائمية التي ستغطى من اللجنة التنفيذية لتوريدات المتعهد ، لتسديدها في مواعيدها المقررة في العقد ، بالإضافة أيضاً إلى ما مضى من وقت بسبب اختيار المتعهد للبنك المطلوب من بين البنوك التي عرضت عليه . وقد اتفقنا على ضرورة إصدار هذه الكفالات ممن لم يصدرها بعد من الأطراف الثلاثة . وعلى مباحثة المتعهد الذي استدعي من لندن في المراجعات التي أثارها بمناسبة تأخير صدور الكفالات ، وطالب فيها بتعويضات عن أضرار التأخير ، وتعديلات في بعض الأسعار والفوائد نتيجة التأخير إلى آخر ما تشرحه المذكرة المشفوعة بالمحاضر ، كما تشرح المناقشات التي

جرت حولها مع اللجنة التنفيذية بالاشتراك مع معالي وزير الاقتصاد الأردني لالمامه السابق بتفاصيله واشتراكه في بحثه منتدباً من اللجنة التنفيذية ومديرا سابقا لبنك القاهرة/عمان . لقد حضر ممثلون عن الشركتين شركة كاولي وشركة الدرتون المتضامنتين في العقد ولكنهم لم يكونوا يحملون التفويض القانوني اللازم لاعتمادهم في المفاوضة بالنسبة للعقد وما قد يطرأ من تعديل في نتيجتها . ولعدم إمكان انتظار التفويض المطلوب احضاره من لندن بسبب مشغولياتنا لا سيما وأن الطرف المتعاقد هو اللجنة التنفيذية ، وقد كان المقصود هو افهام الطرف الآخر مدى اهتمام الحكومات الثلاثة بخطوات التنفيذ التي يلوح أنها لم تحصل بشكل جدي إلى الآن ، الزامه بالعمل ، وتأخذ المراجعات مجراها القانوني ان كانت هناك مراجعات أخرى كموضوع توقيع السندات الدائمية ، والحل البديل المقترح منه تسوية للموضوع . لذلك اتفقنا على ما يلي :

١) ان التأخير الذي حصل في اصدار الكفالات انما حصل نتيجة ظروف مختلفة تقع مسؤولية معظمها على المتعهد الذي كان يراجع في صيغة الكفالة وتوقيع السندات الدائمية التي نص العقد على توقيعها من البناء الكفيل نصاخطأ كما يظهر من امتناع البنك المذكور عن توقيعها لاعتبار وجيه من وجهة نظره ، ومن جهة نظر البنوك المماثلة .

٢) اذا لم يكن بدا من مسؤولية الطرف الأول فان الطرف الثاني مسؤول أيضاً ومن الممكن تحديد مسؤولية كل منهما على أساس الوقائع اذا اريد ذلك ، والا فأن المدة الماضية تكون مناصفة بينهما ، وبمقدار نصفها يكون

تمديد العقد ، وهذا هو كل ما يمكن أن يترتب بمقتضى العقد .

٣) أما التوقيع على السندات الدائمية فقد ظهر أنه انما كان لاشتراطه من المتعهد عند التعاقد ، وانه لم يكن اشتراطاً واقعياً ، وان عدم تنفيذه لم يكن الا لهذا السبب وهو عدم موافقة البنك الكفيل ، فقد أصبح التعذر واضحاً في تنفيذ الاشتراط ، لأمر خارج عن طاقة الطرف الأول .

٤) ومع هذا ورغبة في حل المشكل لا مانع من اعطاء السندات مقدماً للبنك حسب طلب المتعهد ، على أن لا تصرف الا عند استلام البضاعة وفق العقد ، وليس هناك أي نص في العقد يلزم بغير هذا .

٥) إن الحكومات الثلاث قد تتفق على استبدال الدفع النقدي بالسندات المذكورة بالاتفاق مع المتعهد على ذلك وعلى ما ينبغي بحثه من المزايا .

٦) أن أية مطالبات أخرى يجري بحثها بين الطرفين وفق العقد القائم ، وان كان بعضها يبدو عليه سلفاً طابع غير واقعي بالنسبة للعقد . علماً أن أي بحث يجري أو أية مراجعات من هذا القبيل لا ينبغي أن تؤثر في حال من الأحوال في سير العمل الذي ترغب الأطراف الثلاثة أن يكون جدياً أكثر مما يبدو عليه الآن .

٧) ان تجري مفاوضة بين اللجنة التنفيذية مشتركة مع معالي الأستاذ حاتم الزعبي الذي تفضل بالموافقة على ذلك وبين المتعهد على الأسس المذكورة بحضور مشاوري اللجنة القانونيين للوصول إلى قرار حاسم موضح لكل ما ينبغي تفصيله .

ثالثاً - (مشروع تأمين المواصلات السلكية) .

وفي المحضر تفصيل لقرارنا المتخذ بهذا الشأن بتشكيل لجنة فنية تتولى دراسة المشروع المذكور على النحو المفصل في المحضر .

رابعاً - (المرسوم التشريعي السوري رقم (٢٠)) .

وقد اتفقنا على اعتبار هذا الموضوع منتهياً بعد صدور المرسوم السوري رقم (٣٠) الذي عدل المرسوم رقم (٢٠) وفقاً لتوصيات القانونيين الصادرة في هذا الشأن كما أكد المستشار القانوني للجنة .

خامساً - كلتا المادتين (٥) و (٦) من جدول الأعمال تتعلق بالعقود المبرمة بين اللجنة من جهة وشركة الإشراف (بيكر) والمتعهد (شركتا كاولي والدرتون) من ناحية أخرى ، وقد أثيرت في الاجتماعات المشتركة عدة استيضاحات حولها ، وبدا من الاجابات ومن مطالعة العقود مطالعة عابرة ، انه ربما كان فيها ما يقبل الملاحظة والمناقشة غير أنها عقود قائمة لا يمكن توقيفها أو التعرض لها بدون رضاء الطرفين . ولهذا ، ولاحتمال وجود ثغرات بها قد تؤدي إلى اشكالات أخرى في المستقبل ولضرورة الاعتماد في ذلك على دراسة الاختصاص فقد اتفقنا على ان يشكل كل منا لجنة قانونية وفنية لفحص العقدين وملحقاتهما فحصا دقيقاً واعطاء الاستيضاحات والملاحظات الذي تتوصل إليها ثم التنسيق بين نتائج كل لجنة بالاتفاق بيننا سواء تم ذلك كتابياً أو حضورياً ، تمهيداً لدرس كيفية الدخول في مناقشتها مع أطراف العقود ، وتعديلها بالتالي ما أمكن ذلك على نحو سليم ، وعلى أن يبدأ كل منا

تشكيل اللجنة المذكورة فور عودته لتنتهي اللجنة ويتم تنسيق الملاحظات قبل موعد الاجتماع التالي المقترح عقده في دمشق في ١٠ صفر ١٣٨٥ الموافق ١٩٦٥/٦/٩ .

سادساً – ان المواد ٧ و٨ و٩ مترابطة إلى حد بعيد كما يبدو ، فهي تتعلق بوضع اللجنة التنفيذية وما ينبغي ان يكون الوضع الصحيح لمواجهة مسؤوليات العمل في مراحله الحاضرة والمستقبلية ، وقد اتفقنا في هذا الشأن على نص الاتفاق المشفوع المؤرخ في ١٤ شوال عام ١٣٨٤ الموافق ١٥ شباط عام ١٩٦٥ وهو يوضح وجهة نظرنا على نحو مفصل وبحضور الموافقة عليه من الدول الثلاث واعطائه الصفة القانونية يصار إلى وضعه موضع التنفيذ في الاجتماع المفتوح .

سابعاً – المادة ١٠ وهي تتعلق باستراحات الحجاج ، وهي مجرد فكرة مطروحة للبحث من قبل اللجنة التنفيذية وقصد بها تأمين استراحات مجهزة بكل المرافق المطلوبة للحجاج على طول الخط . وقد اتفقنا على ان هذه الاستراحات أمر ضروري مفروغ منه . أما مواصفات هذه الاستراحات ومواقعها وتقديراتها وكيفية إقامتها مشتركاً أو مستقبلاً ، كل دولة بما في حدودها ، إلى آخر التفاصيل ، فأن على اللجنة التنفيذية ان تقوم بإجراء الدراسات اللازمة فيه ، ثم تضع بما تتوصل إليه مشروعاً محدداً يناقش من قبلنا في الاجتماع القادم إن شاء الله .

ثامناً – المادة ١١ و١٢ مترابطتان إلى حد ما ، فالموضوع فيهما هو أوقاف

الخط الحديدي الحجازي وحصرها وغلالها في الماضي ، ونظام اداراتها سابقاً ومستقبلاً لصالح الخط على ضوء شروط الواقف وشخصية الخط الحقوقية واجزائه وممتلكاته وادارته إلى غير ذلك من المواضيع المماثلة . وقد رأينا أنها مهمة ضخمة تحتاج إلى مراجعات السجلات والبروتوكولات والبيانات الموجودة في مقر اللجنة التنفيذية ، واستخلاص قرارات صحيحة بعد ذلك على ضوء ما ذكر ، ولذلك اتفقنا على تشكيل لجنة قانونية لهذه المهمة من مستشار قانوني عن كل منا ، ودرس نتائجها من قبلنا بالتالي في الاجتماع المقترح ، ومن الممكن ان تستند هذه المهمة إلى نفر المستشارين المقترح انتدابهم بمهمة وضع الأنظمة واللوائح المطلوبة بمقتضى قرارنا المشفوع المشار إليه في المادة السادسة .

وبما سبق عطفاً على ما جاء في الاتفاق والمحاضر المشفوعة انتهت مهمة مؤتمرنا الأول ، ونود نشير إلى اننا ركزنا اهتمامنا على ضرورة مواصلة اللجنة التنفيذية مهمتها ، وهذا لا يتسنى الا بحضور اعضائها التي يتحكم انعقادها لانجاز ما لديها من أعمال كثيرة متعطلة نتيجة عدم حضور بعض الأعضاء ، ولذلك فقد اتفقنا على أن نحرص جميعاً على ايجاد الأعضاء المتفرغين لأعمال اللجنة ، أو على الأقل لحضور جلساتها في مواعيدها بدون تأخير ، تقديراً مشتركاً منا لمسؤوليات العمل ، ولأنه ينبغي ان يستمر في دور جدي فعال إن شاء اللّه .

وزير مواصلات	وزير مواصلات	وزير مواصلات
المملكة الأردنية الهاشمية	الجمهورية العربية السورية	المملكة العربية السعودية
الأستاذ علي الدجاني	المهندس سميح الفاخوري	الشيخ محمد عمر توفيق
التوقيع	التوقيع	التوقيع

الفصل الخامس

محطات سكة الحديد
في المملكة الأردنية الهاشمية

هذا الفصل من اعداد وتصوير

بكر خازر المجالي

محتويات الفصل الرابع / محطات سكة الحديد في الأرض الأردنية

محطات سكة الحديد في الأرض الأردنية

محطات سكة الحديد في الأرض الأردنية

محطات سكة الحديد

أربعــة وثلاثون مــحطة تقع في الأراضي الأردنيــة وهي على أنواع مختلفة وفقاً للواجبات والوظائف المخصصة للمحطة وكذلك وفقاً لطبيعة الأرض وأهمية المنطقة المتواجدة فيها .

في هذا الفـصل مـحطات السكك الحديدية فوق الأرض الأردنيّة حسب تسلسلها من جابر إلى المدورة ، وقد جرى تصنيفها إلى خمسة أصناف وفقاً للأسس التالية :

١ . حجم المحطة .

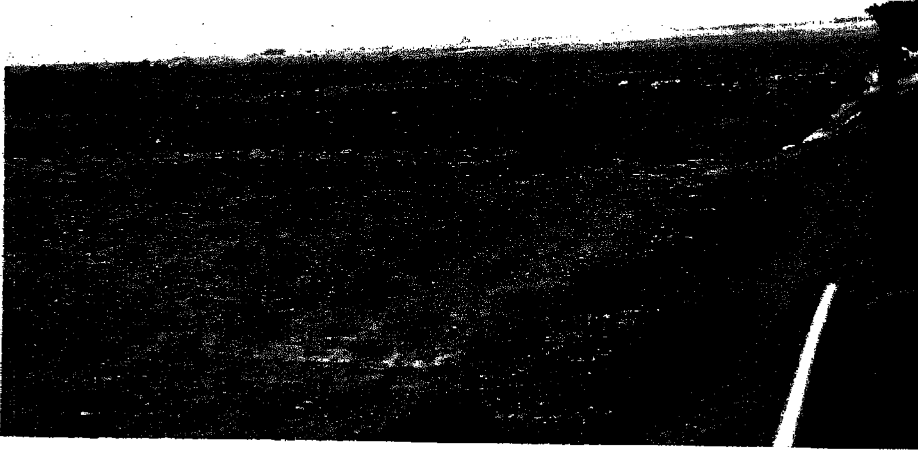
٢ . أهمية الموقع .

٣ . ملحقات المحطة .

٤ . نوع الخدمات التي تقدم فيها .

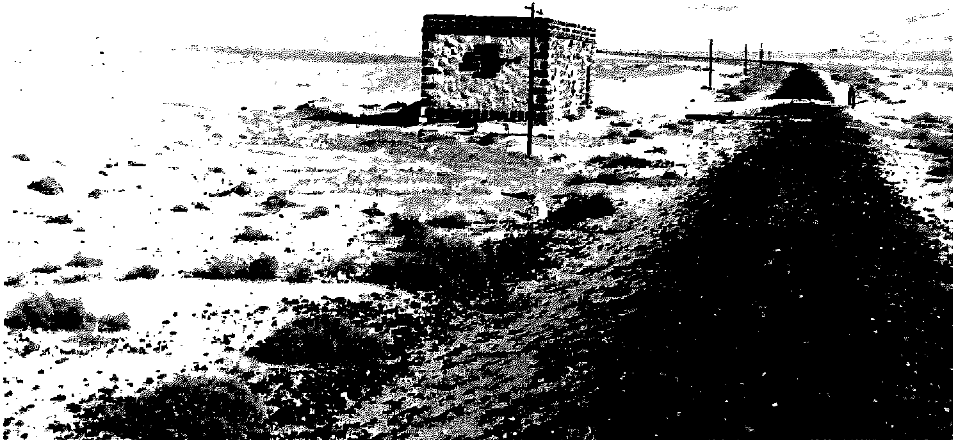
محطة جابر «الكيلو ١٤٧»

أول محطة لسكة الحديد فوق الأرض الأردنية حيث تقع مقابل بلدة جابر من الجهة الشرقية ولا يوجد أثر لبناء المحطة حالياً بينما تظهر آثار سد روماني قريبٍ منها وقد برزت أهمية هذه المحطة في أحداث الثورة العربية الكبرى لقربها من درعا ومحطة نصيبين اللتين شهدتا عمليات تفجير للجسور وقضبان السكة الحديدية في الفترة التي سبقت الدخول إلى دمشق مباشرة وتبعد هذه المحطة عن درعا مسافة (١٠كم) وبلدة جابر حالياً تقع على الحدود الأردنية السورية وبالقرب منها منطقة حرة ومركزاً للجمارك .



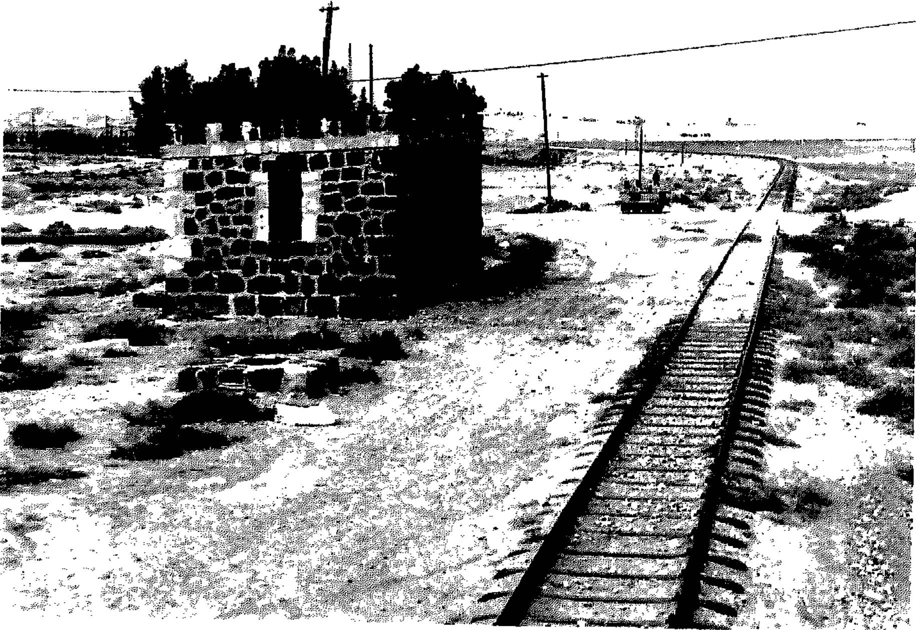
محطة القهوجي (الكيلو ١٥٢)

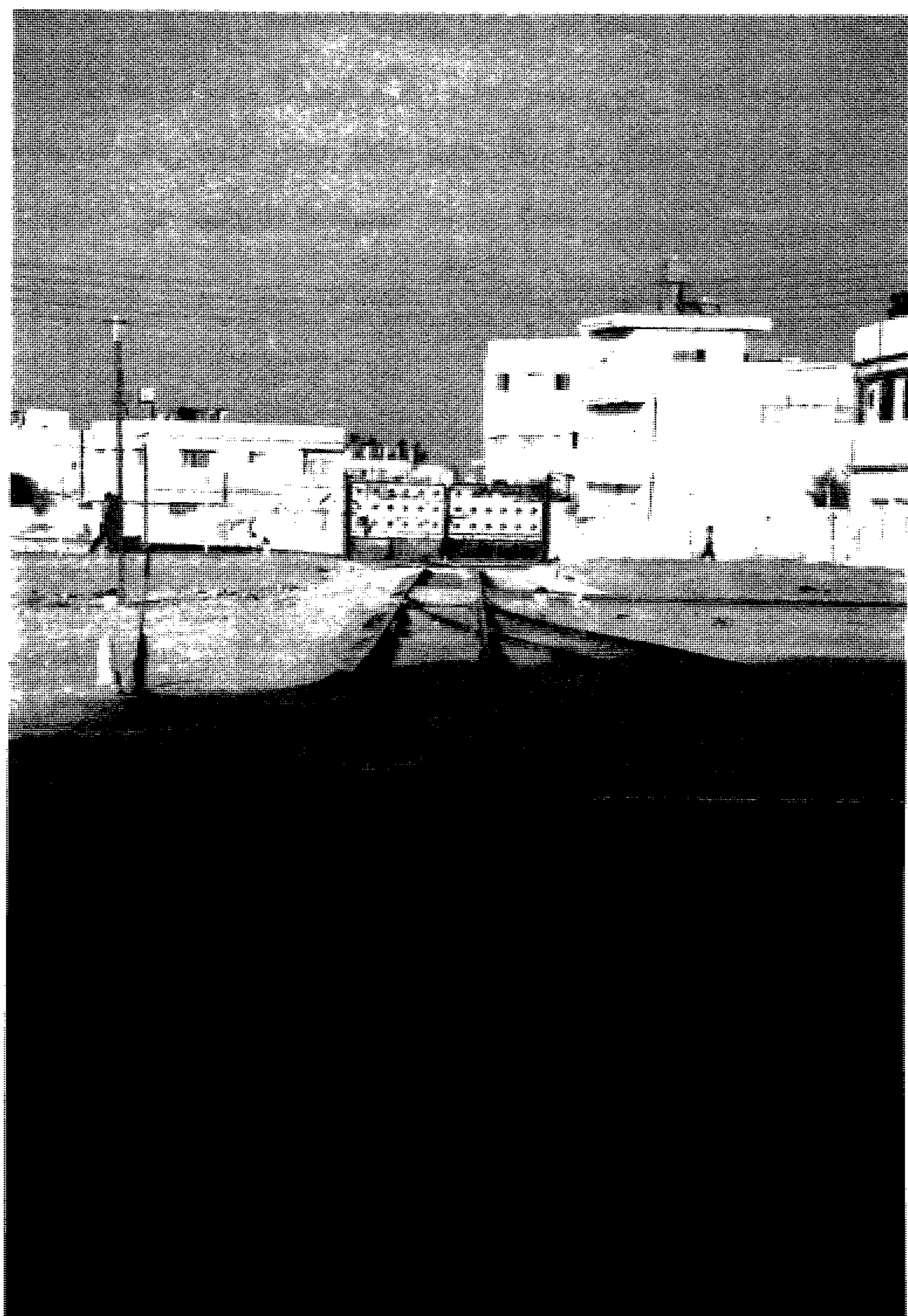
تقع هذه المحطة غرب قرية سميا السرحان شمال مدينة المفرق بـ(١٠كم) وقد شهدت هذه المحطة تفجير قطار تركي شاركت به عشائر السردية والسرحان وهي محطة فرعية للحراسة والمراقبة في الدرجة الأولى .



محطة الأبيض (الكيلو ١٥٧)

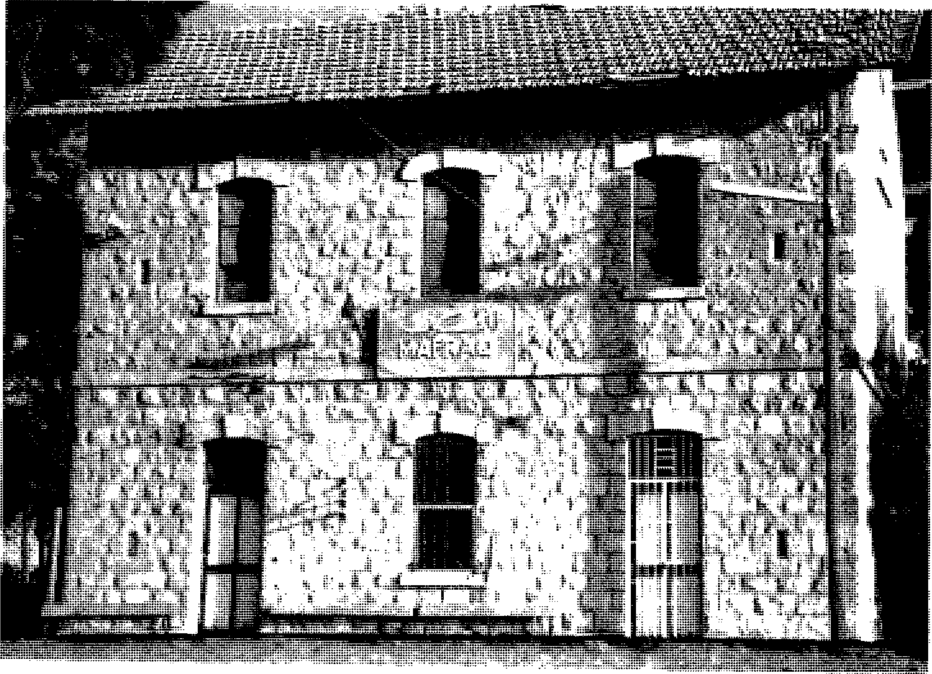
تقع على الحافة الشمالية من مدينة المفرق إلى الشرق قليلاً من الغدير الأبيض حالياً وتبعد ثلاثة كيلومترات عن محطة المفرق شمالاً .





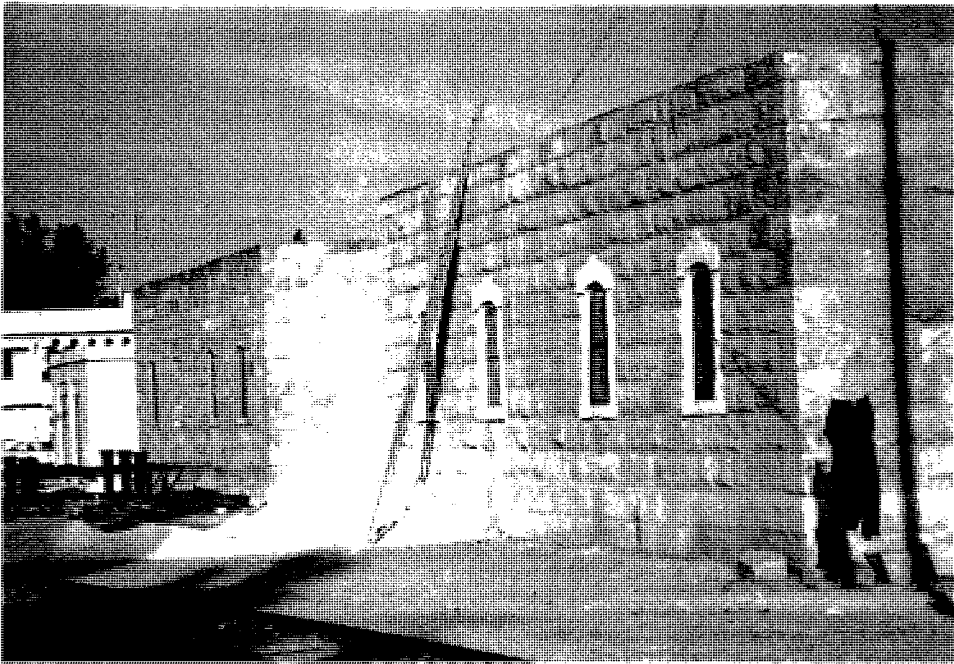
محطة المفرق (الكيلو ١٦٢)

محطة رئيسية من الصنف الأول تتوافر فيها وسائل الدفاع المتكاملة أبنيتها سليمة تماماً إلى الغرب منها آثار الفدين القديمة والتي يوجد بها بقايا مركز عسكري تركي . تعرضت لقصف طيران ألماني أثناء وجود مفارز عربية لتفجير خط سكة الحديد في شهر نيسان ١٩١٨ وهي تعتبر نقطة استراتيجية لتحكمها في المنطقة .





مبنى محطة المفرق

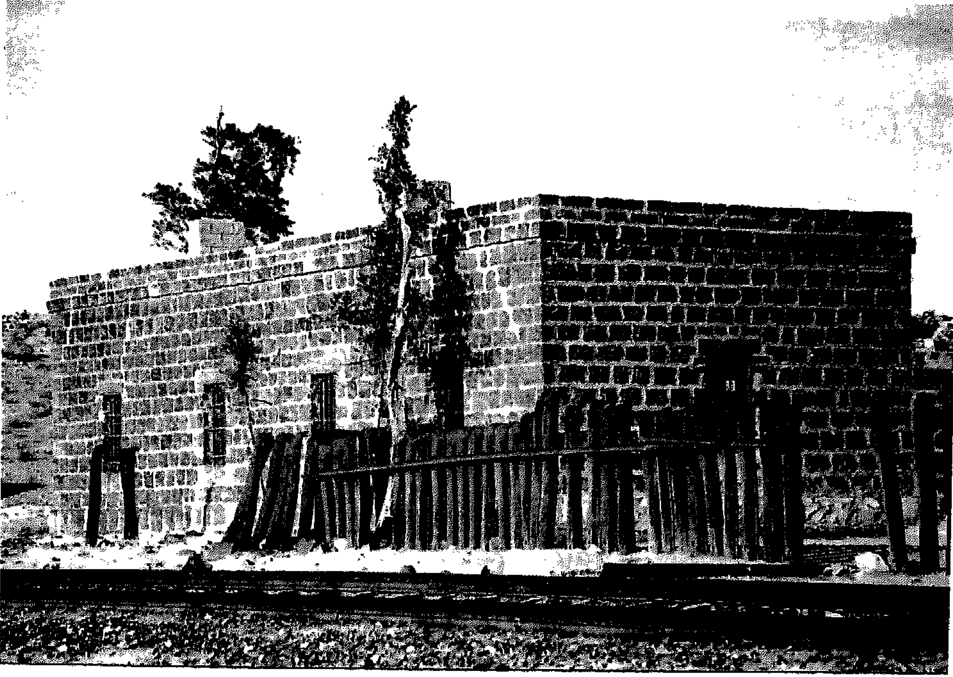


منظر عام للمحطة

محطة الخربة السمراء (الكيلو ١٨٦)

من محطات الصنف الثالث تقع جنوب (الخربة السمراء) بناؤها من الحجر البازلتي الاسود وتتالف من طابقين ، بالقرب منها بناء خدمات اضافي ، يتوفر فيها بئر لجمع الماء وهي محطة خدمة وحراسة . بالقرب منها بعض ينابيع المياه . لم تجرِ فيها اية عملية عسكرية ذات شأن باستثناء محاولة تفجير الجسر ذي القناطر العشرة الذي يقع الى الجنوب منها ، وتركه العرب بسبب شدة الحراسة عليه .





منظر للخربة السمراء القديمة

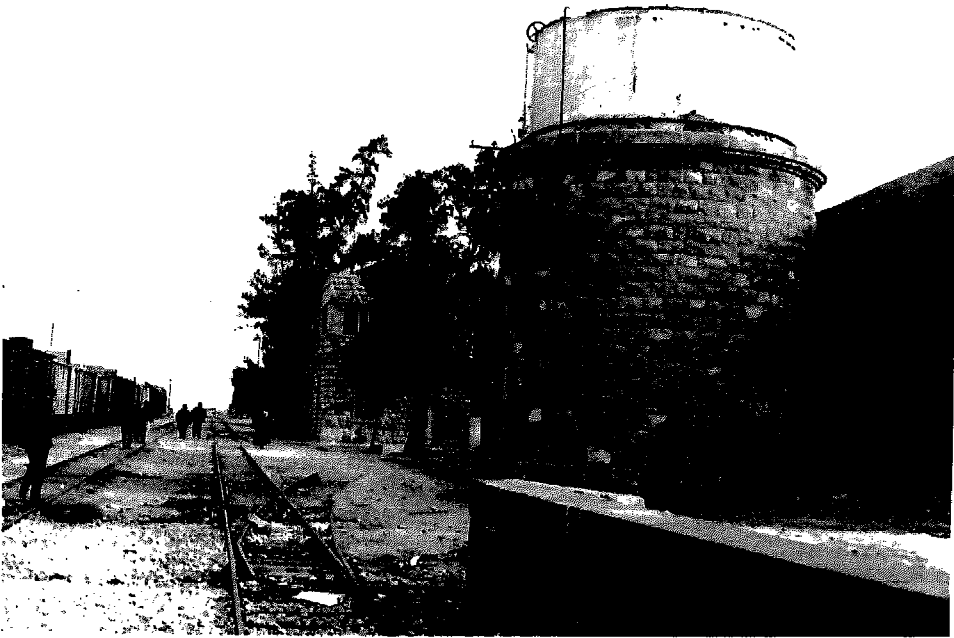


منظر آخر للمحطة

محطة الزرقاء (الكيلو ٣٠٢)

من محطات الصنف الثاني وهي محطة خدمة وحراسة كانت هدفاً لقوات الثورة التي قدمت من الجفر في شهر تشرين اول ١٩١٧ .





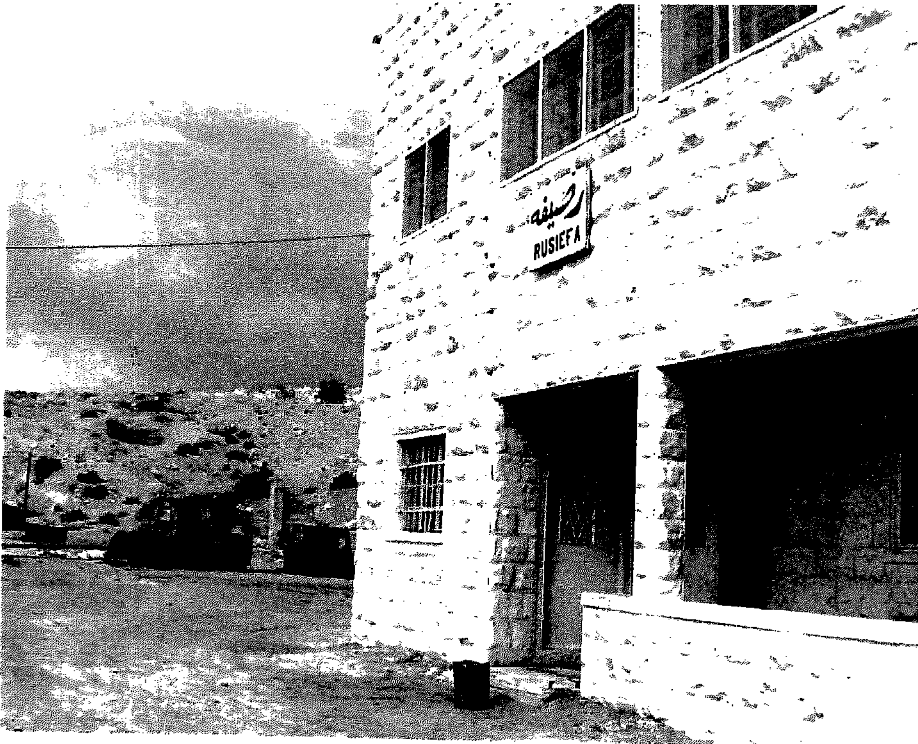
بناء المحطة



سكة الحديد في الزرقاء تمر من وسط سوق شعبي

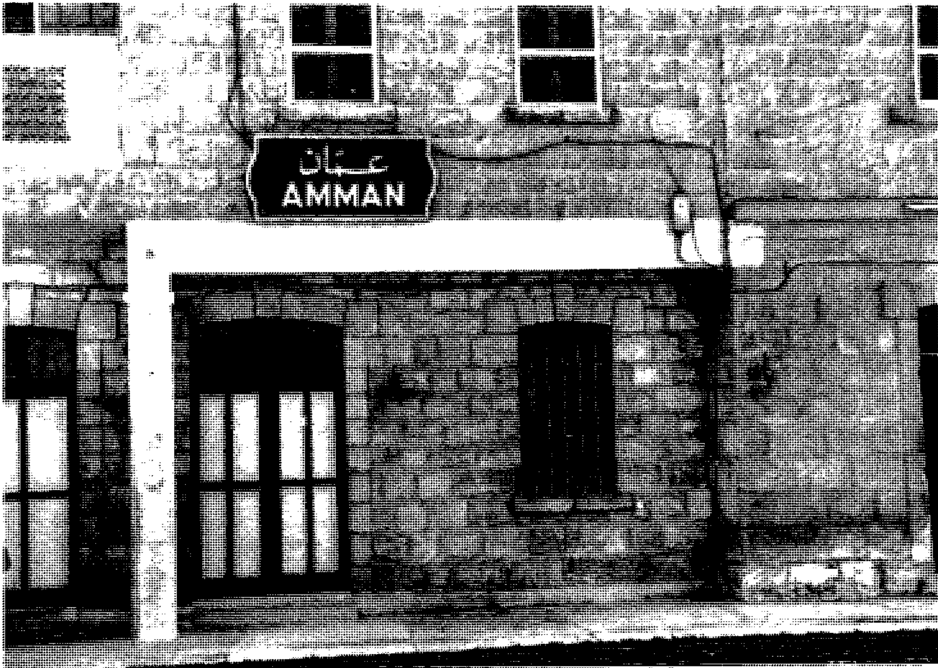
محطة الرصيفة (الكيلو ٢١٢)

محطة فرعية من الصنف الخامس تقع في وادى القطار الذي سمي بهذا الاسم نسبة الى خط السكة الذي يمر به ، وهي تحاذي مناجم الفوسفات من الجهة الشرقية لا يوجد أثرٌ للبناء الاصلي الذي زال نهائياً والبناء الحالي بني في مطلع الاربعينات والاهتمام بهذه المحطة كان اقتصادياً حيث كانت تنقل شحنات الفوسفات بالقطار منها الى رأس النقب ومن ثم براً حتى خليج العقبة . وهي الان محطة لقطارات الركاب والبضائع الذاهبة الى دمشق .



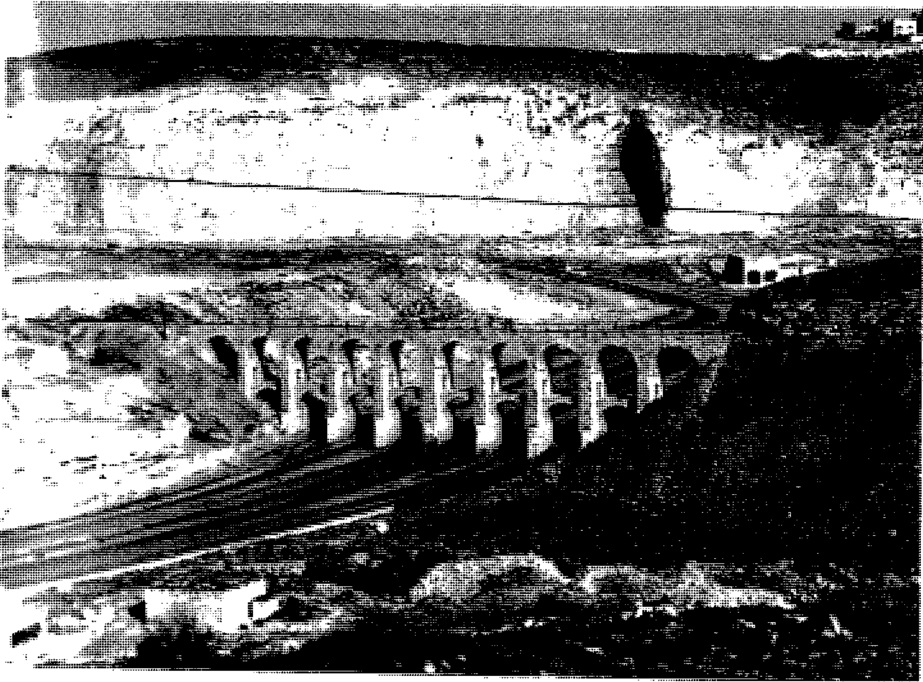
محطة عمان (الكيلو ٢٢٣)

من محطات الصنف الاول تتكامل فيها عناصر الدفاع والخدمات. تقع في اسفل ربوة ماركا كانت تشكل هدفا للقوات البريطانية حيث حاولت الإغارة عليها اكثر من مرة وفشلت في تدمير الجسر ذي القناطر العشرة ونفق عمان الجنوبي الذي يبلغ طوله ٤٦٢ قدما. وهي الان محطة خدمة رئيسة، وقد انتقلت اليها ادارة سكة الحديد بعد عام ١٩٤٨ حيث كانت قبل ذلك في حيفا. وقد استقبلت هذه المحطة مؤسس المملكة الاردنية الهاشمية في آذار ١٩٢١.





عربة القطار التي وصل بها الأمير عبد الله إلى عمان يوم ٢/ ٣/ ١٩٢١م



الجسور العشرة



منظر عام لمحطة عمّــــان

محطة ام الحيران (القصر) (الكيلو ٢٣٤)

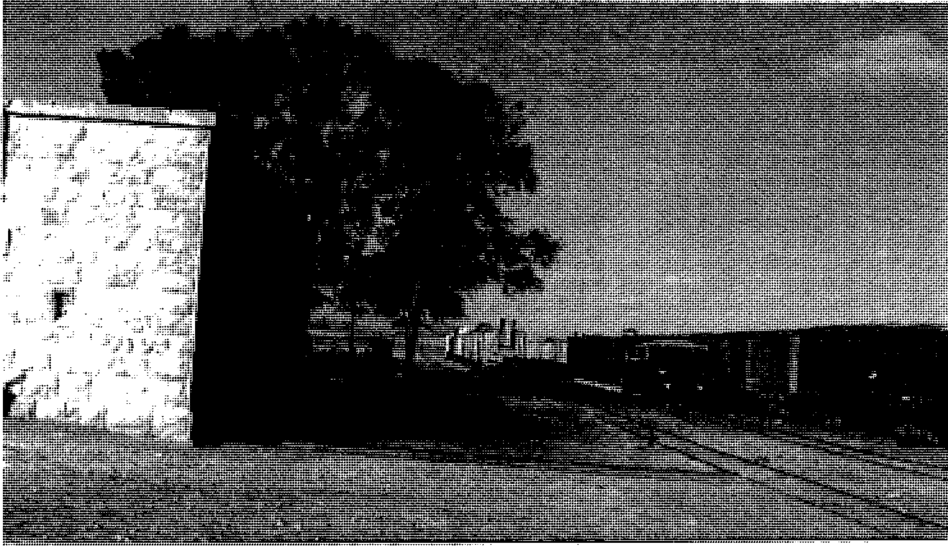
تقع على بعد ١١كم جنوبي عمان. وهي محطة خدمة تتألف من بناء واحد فيها مصدر مياه وتعتبر مفتاح عمان من الجهة الجنوبية.





محطة اللبن (الكيلو ٢٤٩)

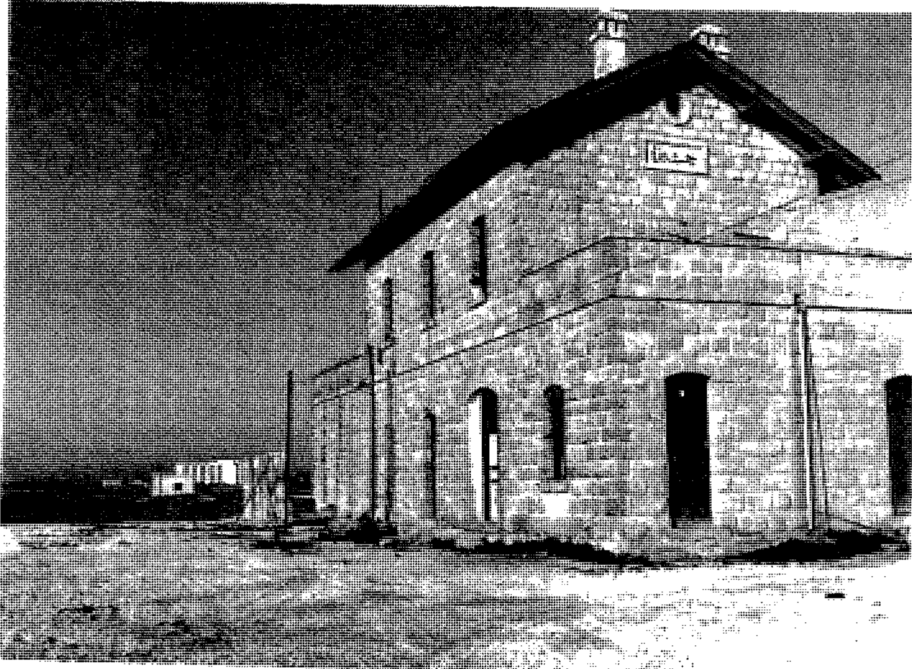
محطة فرعية من الصنف الخامس تتألف من بناء واحد يتكون من غرفتين ، تقع في سهل منبسط الى الشرق من منطقة الطنيب .

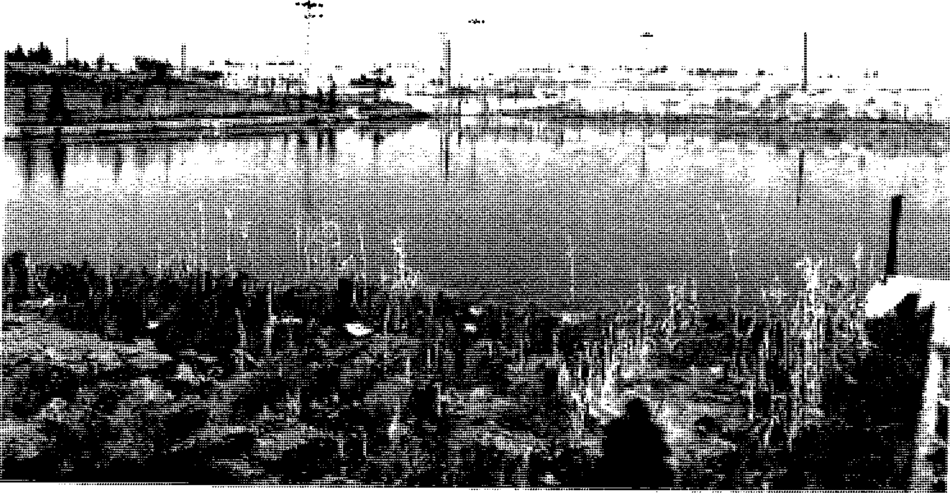




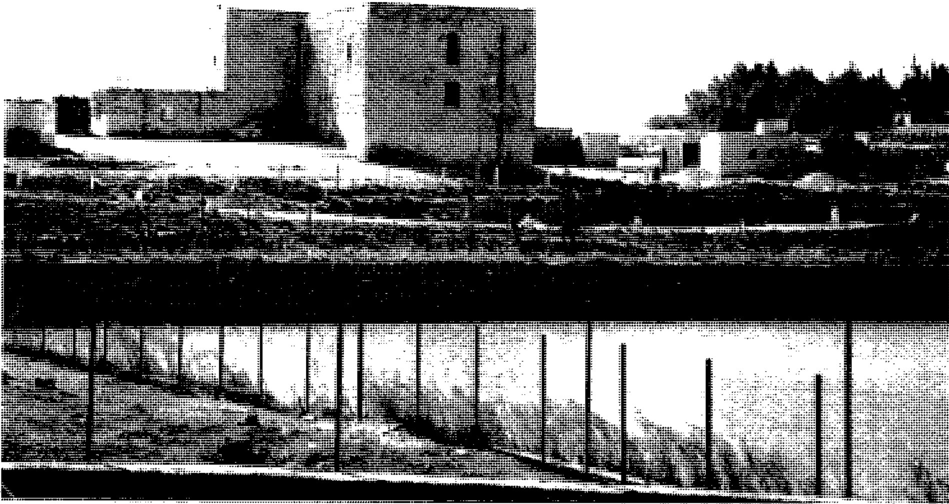
محطة الجيزة الكيلو (٢٦٠)

من محطات الصنف الثاني تتكامل فيها مصادر المياه والتحصين . وبناء المحطة قويّ ، والمنطقة تجمع التاريخ الروماني ، المملوكي ، العثماني والهاشمي حيث توجد بها بركة رومانية ضخمة تتسع ل ٢٢ مليون جالون ماء ، وتعود تسميتها بالجيزة إلى حملة محمد علي باشا الذي أحضر معه أناساً من اهل الجيزة المصرية واستوطنوا فيها ، كما يوجد بناء عثماني يُطِل على البركة الرومانية وهو عبارة عن قلعة صغيرة بنيت على انقاض قلعة رومانية ، وتدل على ذلك الرسوم الموجودة على الحجارة الكبيرة . وقد اقام فيها جلالة المغفور له الملك عبدالله ليلة ٢/١ آذار ١٩٢١ اثناء توجهه الى عمان .





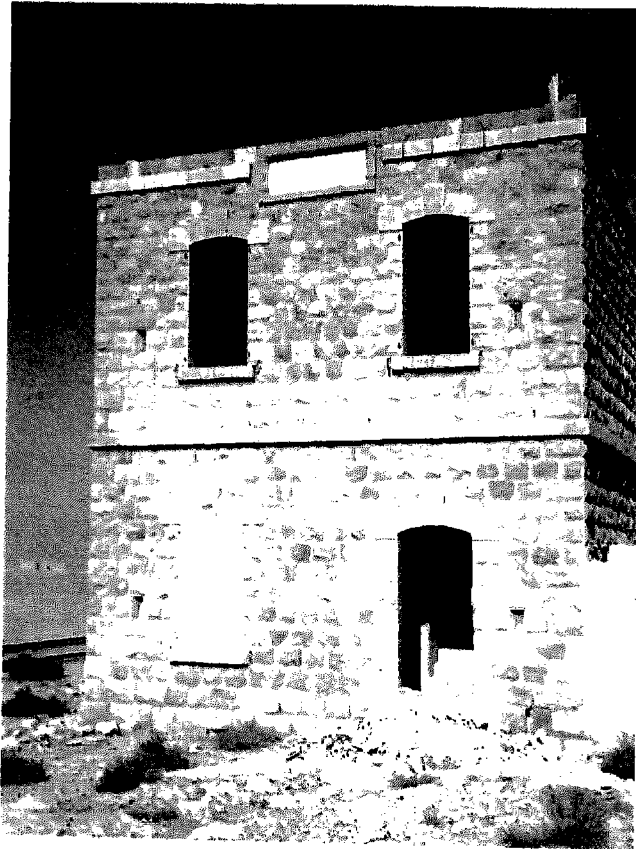
بركة الجيزة التي تتسع لـ ٢٢ مليون چالون ماء



القلعة التركية

محطة ضبعة (الكيلو ٢٧٩)

اول محطة في الصحراء الاردنية وهي من محطات الصنف الثالث وتستند الى قلعة عثمانية تبعدعنها ١ كم غربا . وسنلاحظ فيما بعد ان معظم المحطات الصحراوية تستند الى قلاع وبرك ماء ضخمة لتأمين الحماية ومصدر الماء . الى جانب المحطة توجد مقبرة كبيرة ولدى التحقيق حولها تبين انها تضم رفات العديد من العُمال الذين تعرضوا لأوبئة كانوا يعملون في السكة وضمت كذلك رفات العديد من اهالي المنطقة كما ظهر ذلك من خلال الشواهد الموجودة على القبور وتورد بعض المصادر هذه المحطة باسم «البلقاء» .





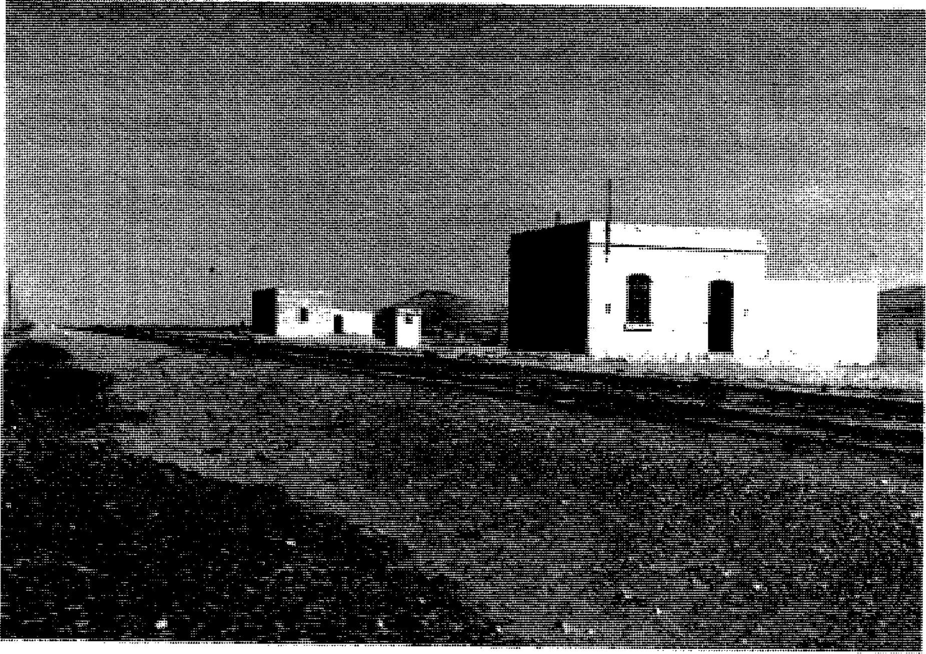
قلعة ضبعـــة



مدخل القلعة

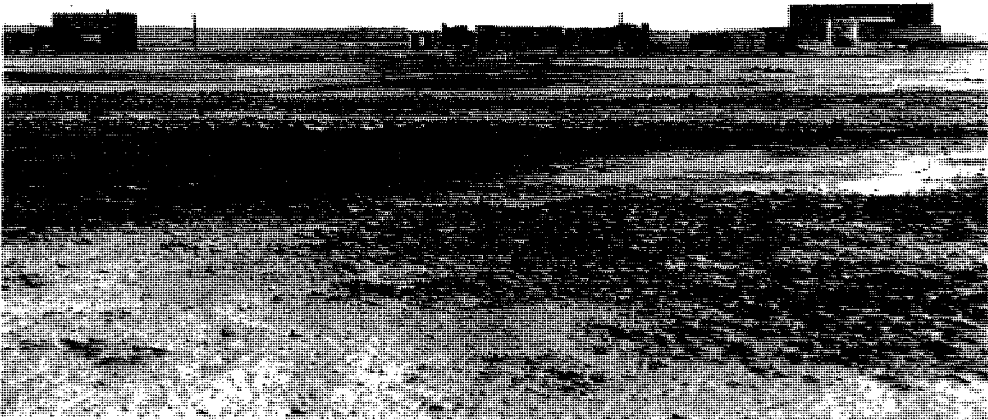
محطة خان الزبيب (الكيلو ٢٩٦)

تدل التسمية على ان المنطقة كانت سوقا تجاريا على طريق الحج الشامي وتشتهر المنطقة ببقايا آثار مسجد إسلامي ضخم. ومحطة خان الزبيب من محطات الصنف الثاني ويلاحظ وجود تجمع سكاني الى الشرق من المحطة.





آثار خان الزبيب

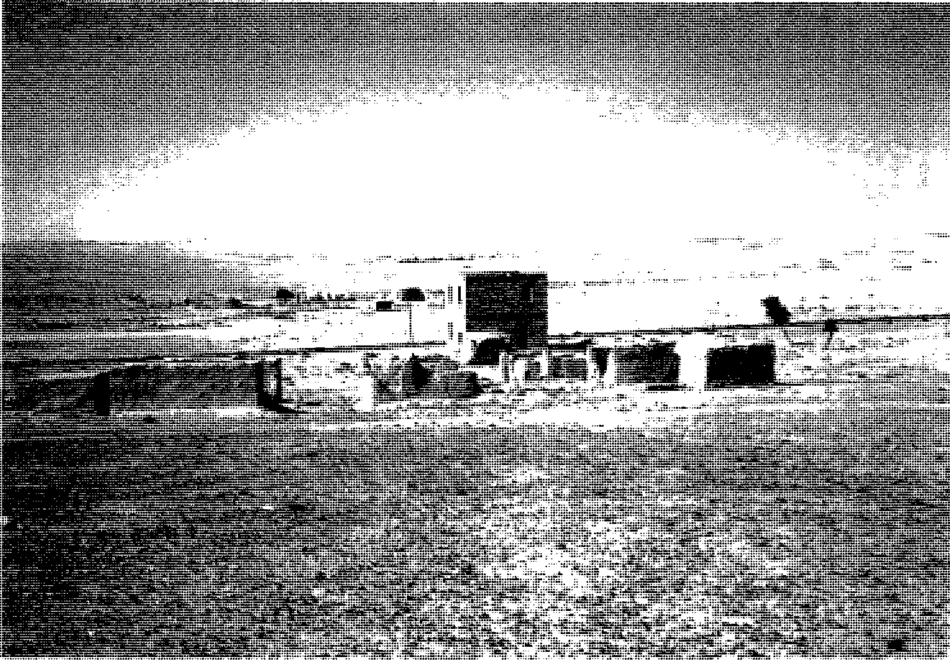


القرية الملاصقة للمحطة

محطة سواقة (الكيلو ٣٠٩)

تقع على حافة وادي سواقة من الجهة الجنوبية توجد فيها مصادر مياه مستغلة حالياً وقد تعرضت هذه المنطقة أثناء عمليات الثورة إلى قصف مدفعي وجوي حيث عثرنا على شظايا وقذائف لم تذكر المصادر التاريخية شيئاً عنها ، وتورد بعض المصادر اسم هذه المحطة «سويقة» .





منظر عام للمحطة مع القرية



بقايا قذيفة في الموقع

محطة القطرانة الكيلو (٣٢٧)

من محطات الصنف الثاني ، تستند الى قلعة عثمانية كبيرة وبركة ماء ضخمة تقعان غرب المحطة بـ ١ كم ولا زال نظام ضخ المياه باستخدام البخار من البركة إلى المحطة ماثلاً لليوم . شهدت هذه المحطة احداثا عديدة اهمها الحشد التركي في ٢٣ كانون الثاني ١٩١٨ من قبل حامد فخري ، حيث نفذ من هذه المحطة هجومه الفاشل الذي انتهى في حد الدّقيق في الطفيلة يوم ٢٥ كانون الثاني ١٩١٨ .





بركة القطرانة



نظام ضخ المياه في المحطة

محطة المنزل (الكيلو ٣٤٩)

تقع في وادي السلطاني قبالة مناجم فوسفات الوادي الابيض حاليا . وكانت هذه المحطة من خلال اسمها محطة مأوى وخدمات ، وهي تتألف من ثلاثة ابنية متباعدة قليلاً توجد بها محطة استراحة للقطار ، شهدت عمليات اغارة وتدمير للجسر الى الجنوب منها بمسافة ٨٠٠م تقريباً خلال عمليات حصار معان .



محطة فريفرة الكيلو (٣٦٧)

لا اثر للمحطة نهائياً وما استطعنا العثور عليه هو بقايا أنقاضها وبئر للمحطة . وقد شهدت معركة حامية في ٢٤ ايار ١٩١٨ شارك بها الى جانب قوات الثورة العربية الكبرى ابناء عشيرة الحجايا وقد برزت القدرة العربية في هذه المعركة بكيفية معالجة التحصينات والخنادق .



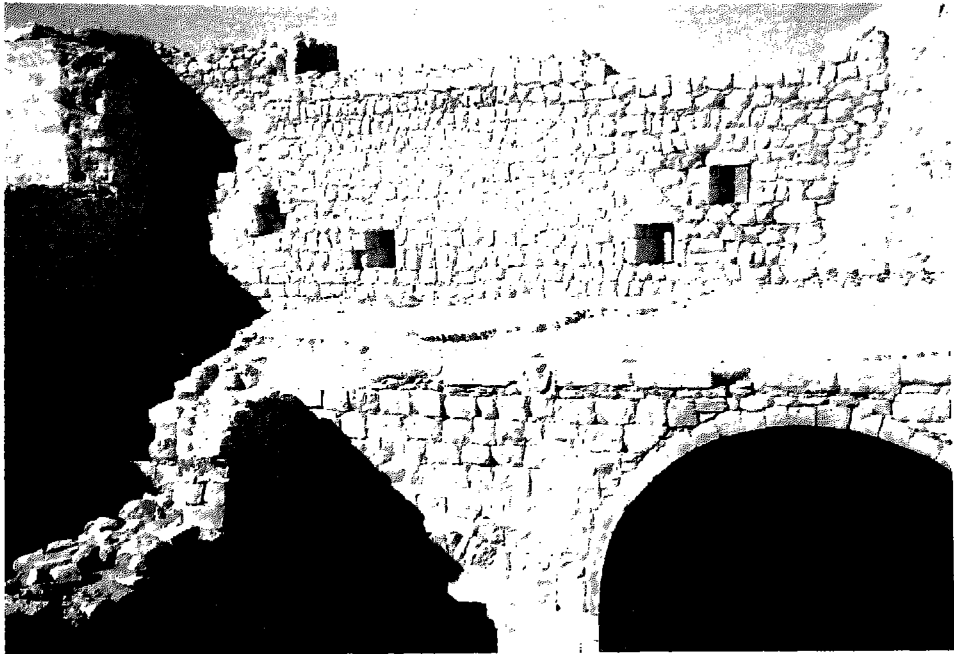
محطة الحسا (الكيلو ٣٨٧)

من محطات الصنف الثاني ، تستند الى قلعة تركية وتقع على مسافة ٥ كم غربا تسيطر هذه المحطة على مدخل وادي الحسا باتجاه الطفيلة غربا ، تعرضت اكثر من مرة لقصف الطائرات الالمانية وفي ٢٢ حزيران ١٩١٨ . هاجمها العرب بعد وصول معلومات عن وجود قوة تركية وقافلة تموين بها ، والحقت خسائر كبيرة بالاتراك وقد شكلت بداية محور الهجوم الاول على الطفيلة في ٤ آذار ١٩١٨ .





منظر آخر للمحطة

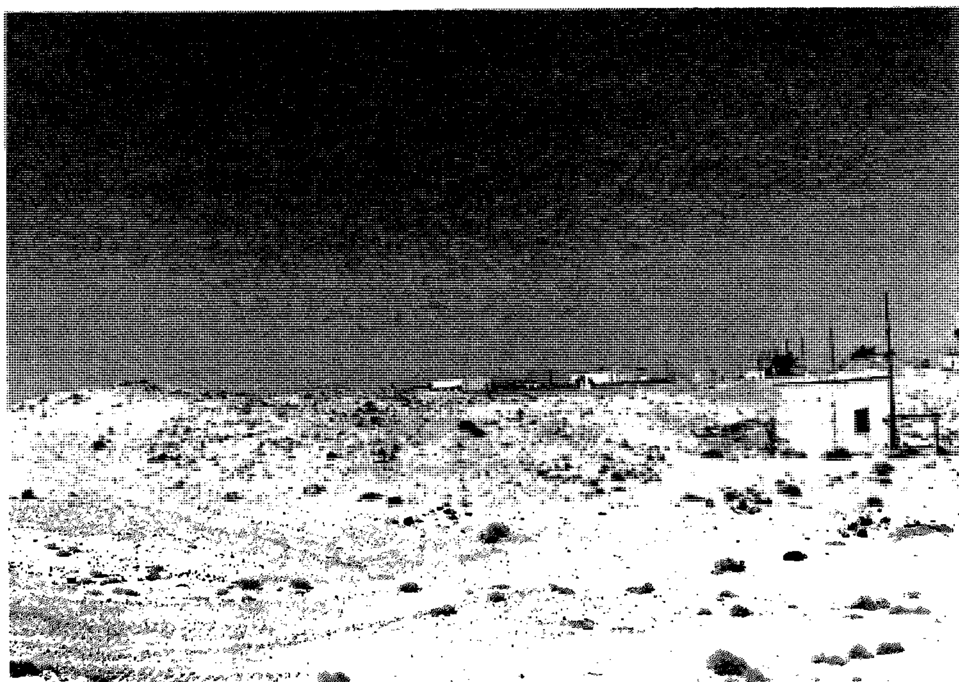


قلعة الحسا

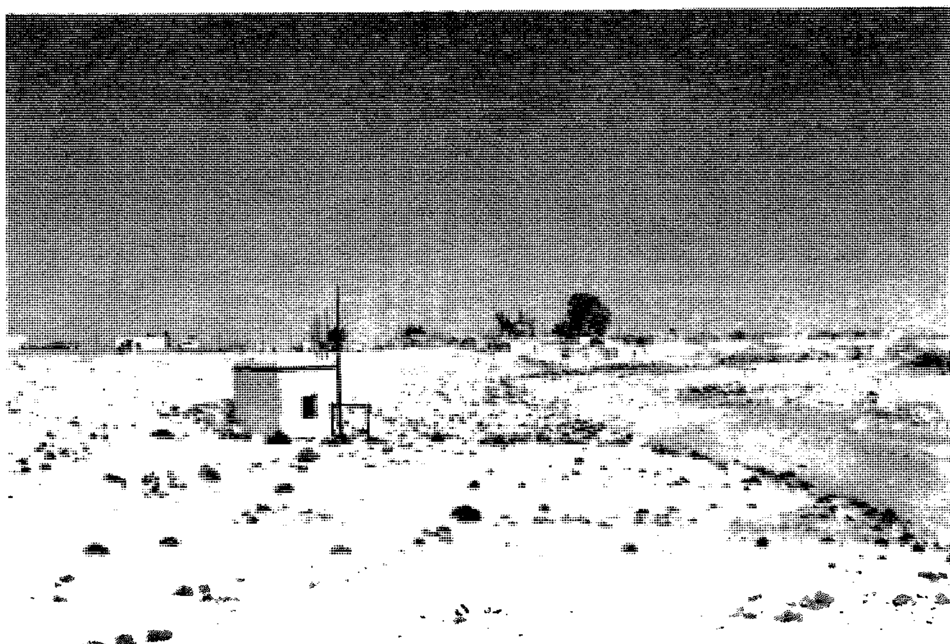
محطة جرف الدراويش (الكيلو ٣٩٨)

محطة ذات بناء قوي من الصنف الثاني ، وشكلت بداية المحور الثاني الرئيسي للهجوم على الطفيلة في ٤ آذار ١٩١٨ ، وفي ١٢ كانون ثاني ١٩١٨ هاجمتها القوات العربية القادمة من الجفر وباير وسيطرت عليها وقتلت ٨٠ تركيا واسرت ٢٠٠ آخرين واستولت على كميات كبيرة من الأرزاق والمؤن ولكن العرب أخلوها بعد ثلاثة ايام وتوجهوا غربا نحو الطفيلة ، للالتحاق بالقوات العربية هناك تحت قيادة الامير زيد بن الحسين .





مضخة المياه وبقايا قصر البنت

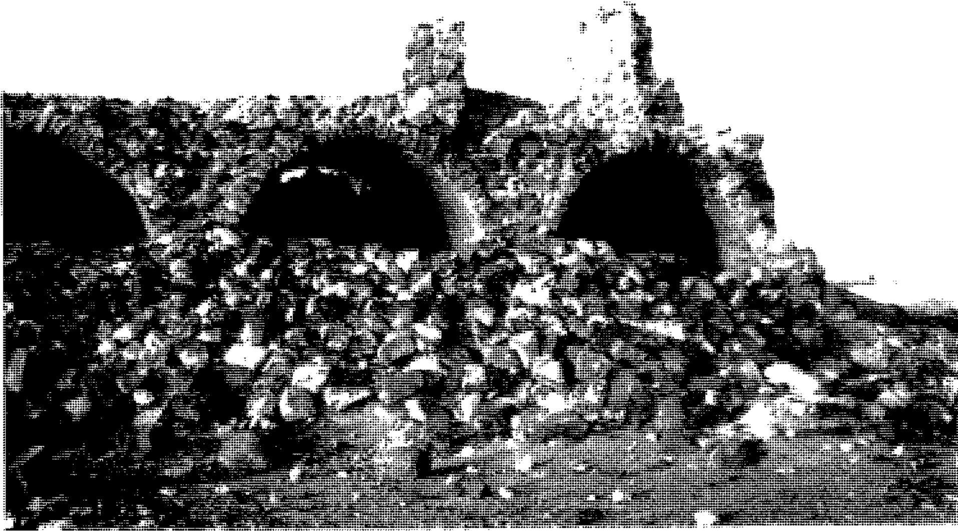


قرية جرف الدراويش القديمة

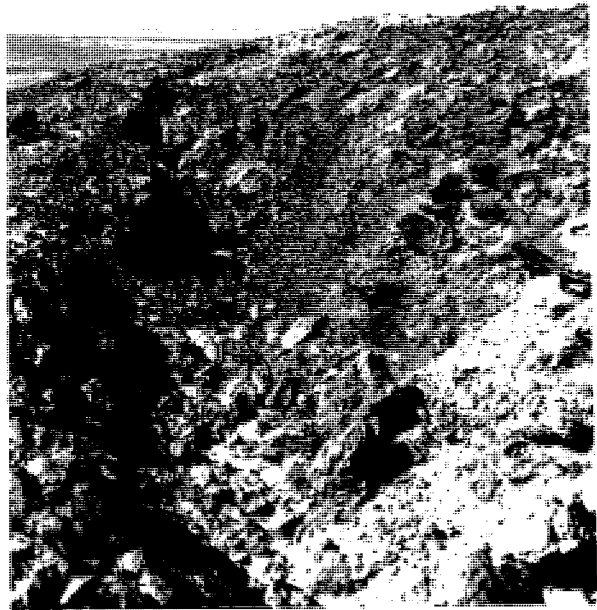
محطة عنيزة (الكيلو ٤٢٣)

تعد محطة عنيزة من اقوى المحطات من الناحيـة العسكرية نظرا لاستنادها على قلعة قوية الى الغرب منها على مسافة ٢٥٠م، والى الغرب من القلعة جبل عنيزة ذو القمم العشرين المتفرقة والتي حفر فيها الاتراك خنادق اتصال قوية وأقاموا مرابض رشاشات ومدفعية ومعسكراً في قلب الجبل والشعاب المؤدية للقمم.





قلعة عنيزة

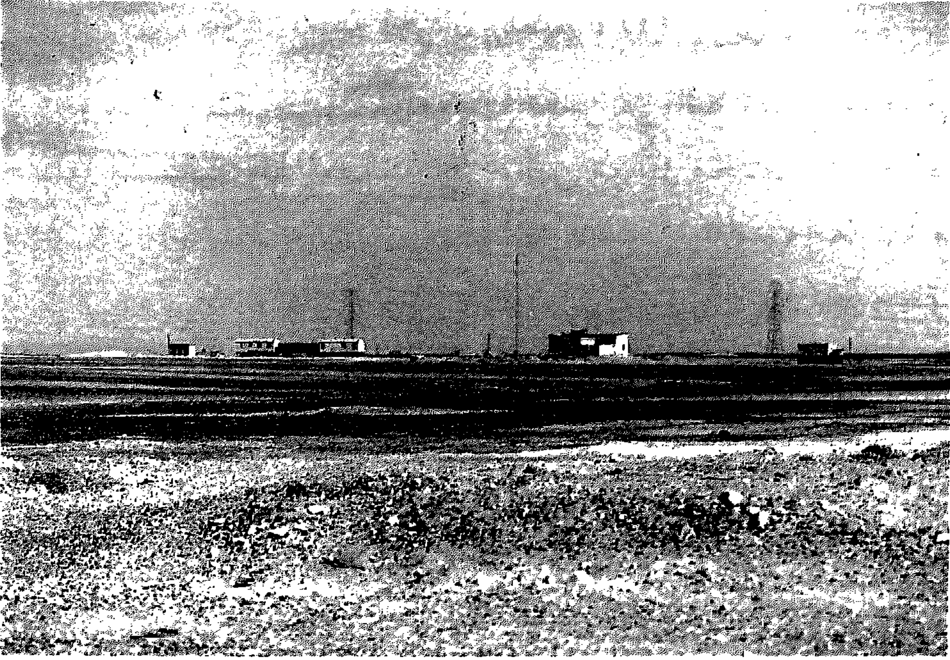


جانب من التحصينات

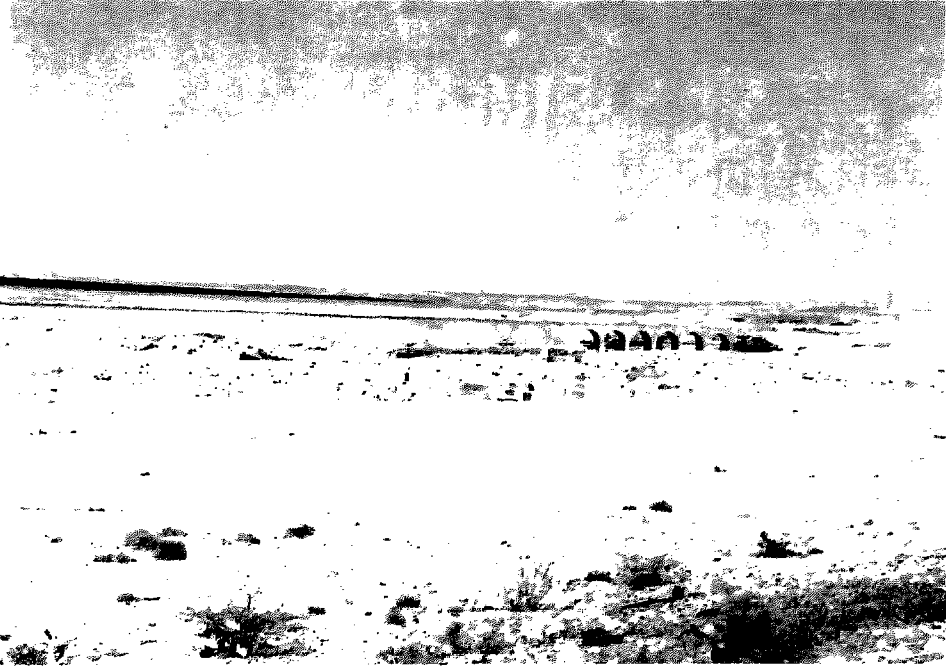
محطة الجردان (الكيلو ٤٤١)

تسمى محطة الجردون ، واهميتها تكمن في انها مفتاح معان من جهتها الشمالية وقد حصلت بها خمس معارك مختلفة بدايتها في نيسان ١٩١٨ اشتركت بها جميع صنوف الاسلحة وتزامنت معاركها مع المعارك حول معان وتلال السمنات ، والى الجنوب منها تقع منطقة (التل الاحمر) التي شهدت معركة منفصلة عرفت بنفس الاسم بتاريخ ٢٢ تموز ١٩١٨ وكانت العمليات تُنفذ على المحطة من المعسكرات العربية في اذرح والفقي والطاحونه . وتسمى الجردون وابو الجردان .





منظر عام لمنطقة سهل الجردان

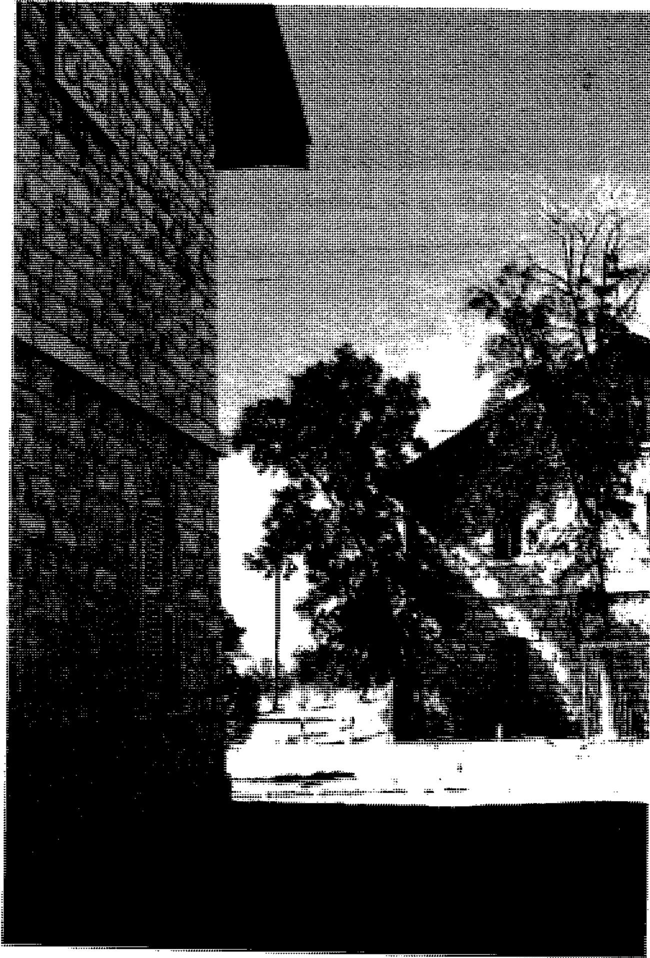


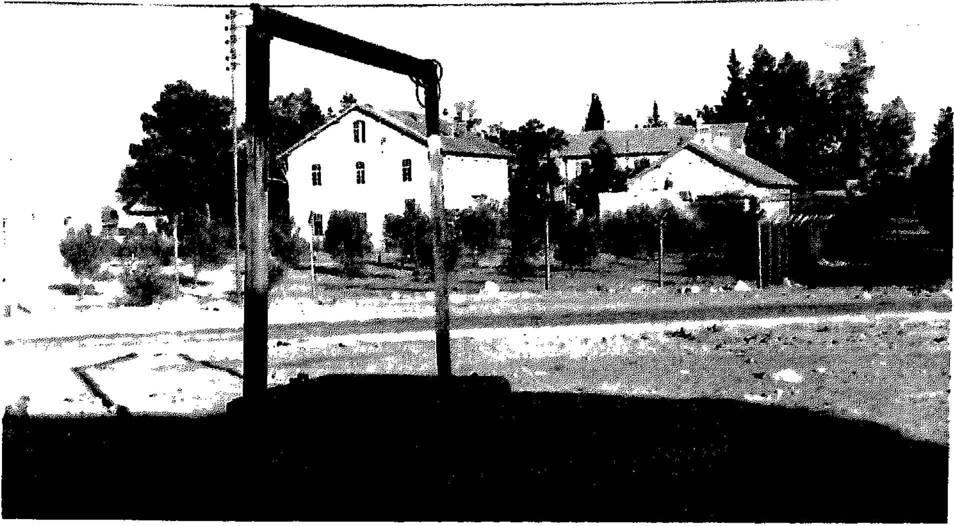
جسر إلى الجنوب من محطة الجرذان بمائة وخمسين مترا

محطة معان (الكيلو ٤٥٩)

من محطات الصنف الاول تستند الى قلعة تركية، وحولها مطار لا زالت اثاره ماثلة إلى اليوم كان القتال حولها متصلا منذ مطلع نيسان ١٩١٨ ولم تنته المعارك الا بالانسحاب التركي ٢٣ ايلول ١٩١٨.

تتميز بابنيتها القوية التي اقام في واحد منها جلالة المغفور له الملك عبدالله بن الحسين عندما وصلها يوم ١٩٢٠/١١/٢١ وشرع في ارساء اسس الدولة الاردنية منذ ذلك الوقت.





بئر ماء في الجهة الغربية من المحطة



بقايا قطارات داخل المحطة

اسفير المحطة

تقع جنوب محطة معان ١٣كم وهذه منطقة صيانة القطارات، وفيها مستودع ضخم للقطع الاحتياطية وقضبان الحديد والعوارض الخشبية والحديدية .



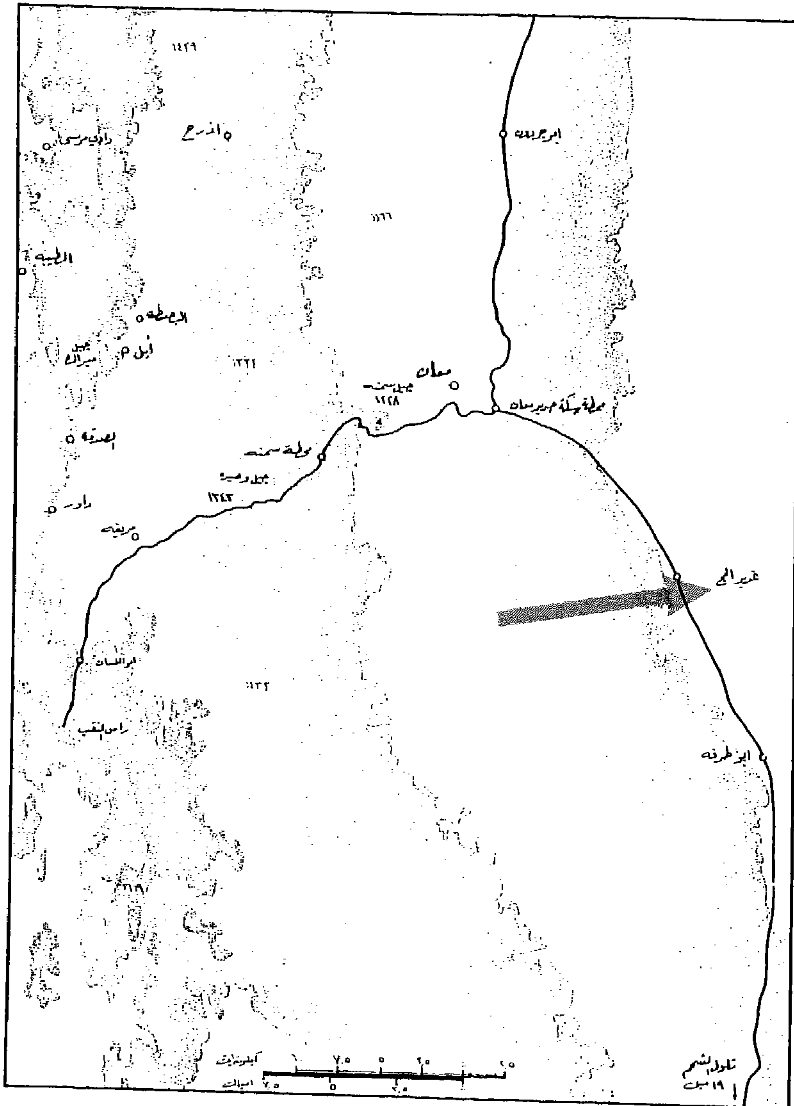
محطة المُصّوَلْ (الكيلو ٤٧١)

محطة لا اثر لها على الارض وهي تقع في سيل وادي العقيقة ورد ذكرها خلال معارك ما بين معان والمدورة اثناء حركة الجيوش .



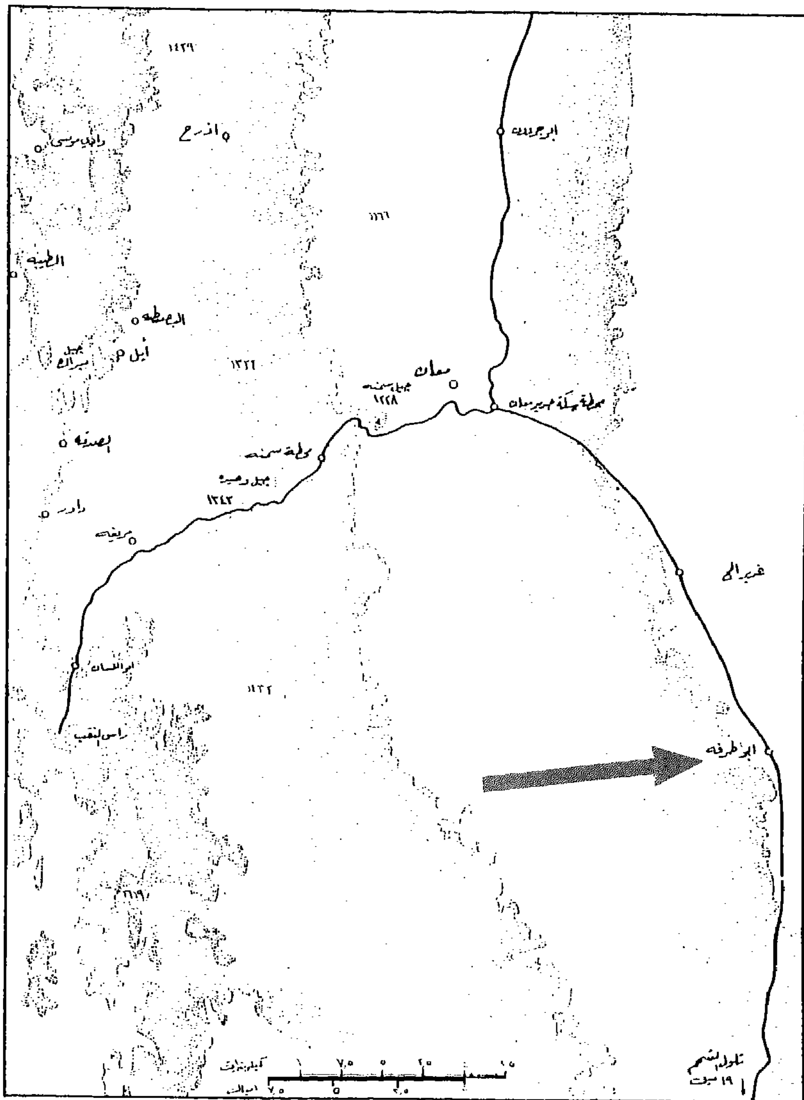
محطة غدير الحاج (الكيلو ٤٧٢)

لا أثر لها حالياً تقع في منطقة مسيل وادي غدير الحاج وهي محطة حراسة تشرف على خمسة جسور متتابعة في هذه المنطقة ، وقد شهدت أول عملية عسكرية على الأرض الأردنية في ١ تموز ١٩١٧ وكذلك شهدت معركة ثانية في ٢٢ نيسان ١٩١٨م .



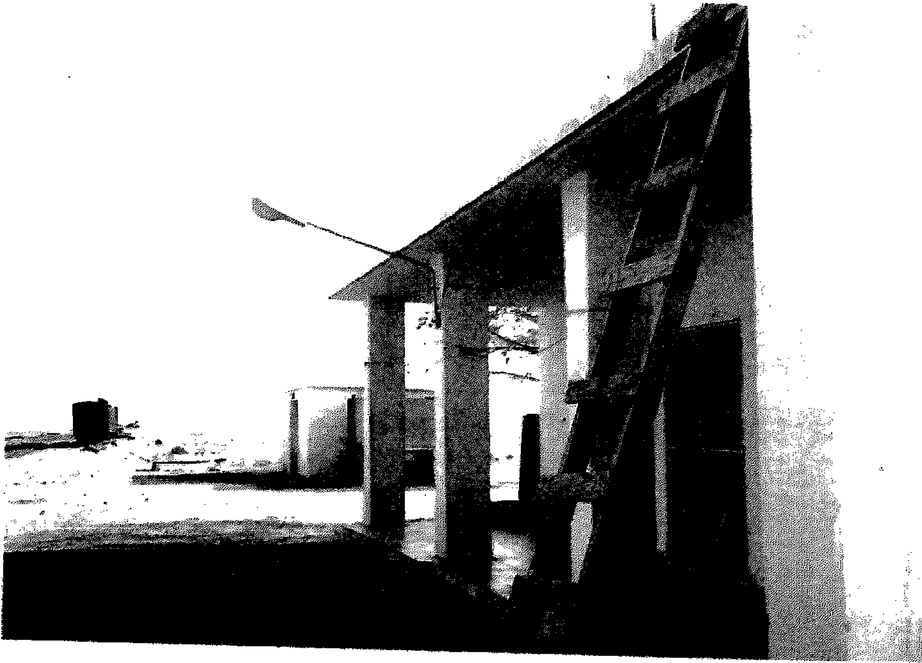
محطة ابو طرفة (الكيلو ٤٧٦)

وهي على بعد ١٧كم جنوباً ، لا اثر لها الان وهي محطة حراسة لسلسلة من الجسور تقع على مسيل وادي ابوطرفة ؛ والطرفة نوع من الشجر متوسط الارتفاع والذي ينبت اكثره في هذه المنطقة .



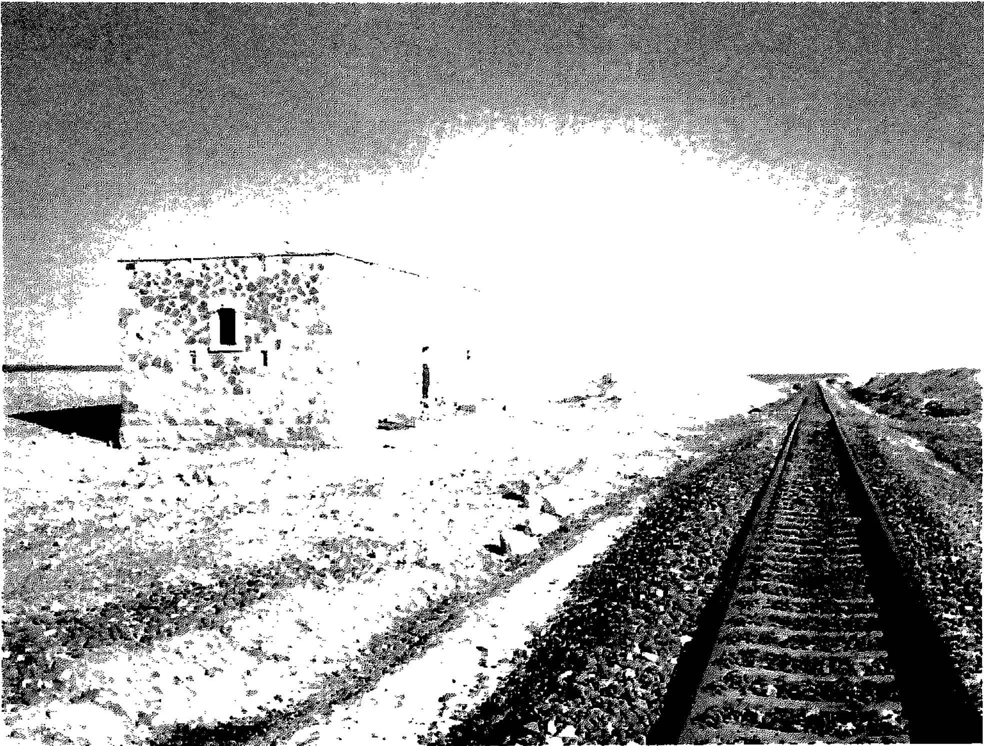
محطة بئر الشيدية (الكيلو ٤٩٨)

من محطات الصنف الرابع تقع في ارض منبسطة ذات تربة رملية بيضاء وهي عاملة حالياً لخدمة قطارات الفوسفات. تعرضت للهجمات والمعارك كمحطة غدير الحاج القريبة منها.



محطة الشيدية (الكيلو ٤٩٩)

من محطات الصنف الخامس وهي نقطة حراسة لوجود اكثر من جسر في المنطقة الموجودة فيها وهي تتألف من بناء واحد فقط ، وتقع في سهل منبسط وينتهي غرب المحطة بوادي مشاش .

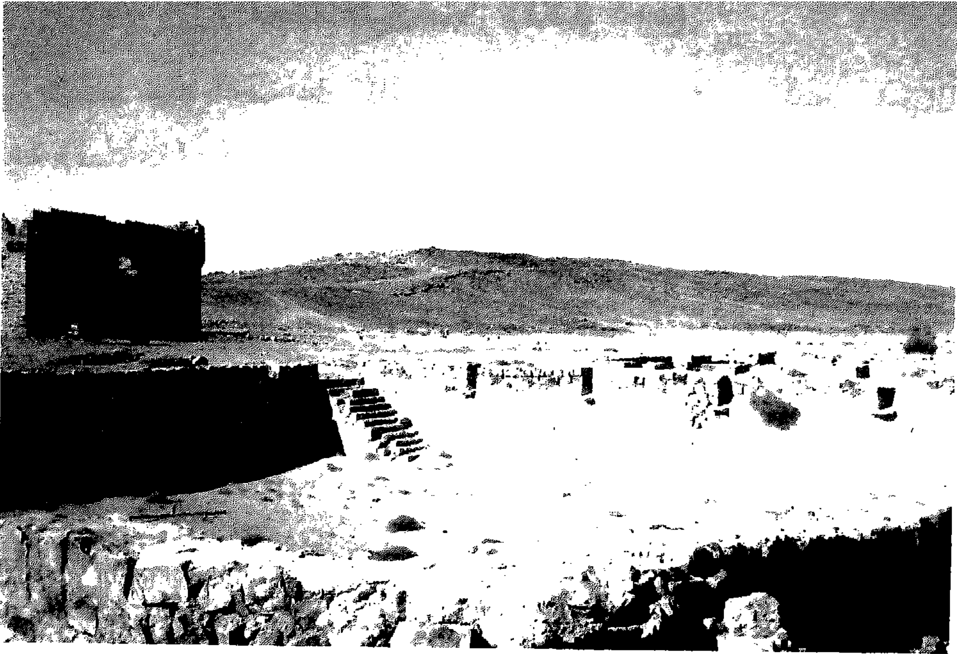


محطة عقبة حجاز (الكيلو ٥١٥)

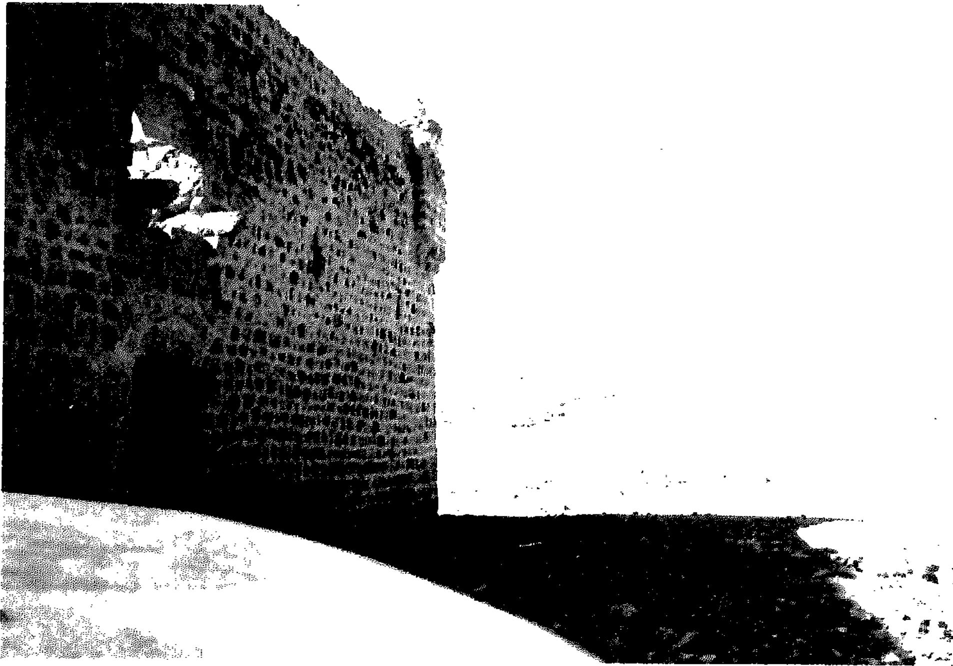
تستند هذه المحطة على قلعة تركية تبعد عنها ٣ كم تدعى احياناً قلعة (فصوعة) وهي محطة حراسة وخدمات بالقرب منها توجد بقايا منطقة ادارية تركية في الجهة الغربية حيث ما تزال مصاطب وبقايا فرن تركي لانتاج الخبز.

حاولت القوات العربية الهجوم على هذه المحطة في اوائل شهر نيسان ١٩١٨، لكن العملية لم تتم بسبب الاحوال الجوية واشتداد الريح والعواصف فعادت الحملة ادراجها الى أبي اللسن بعد ان قطعت نصف المسافة في وادي رم غرباً.





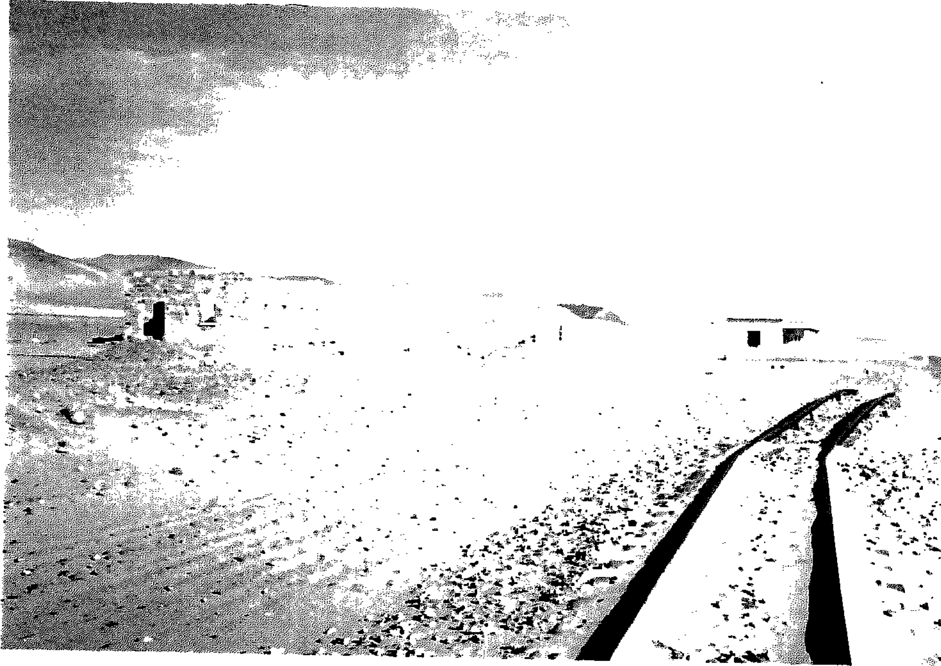
بركة قلعة عقبة حجاز

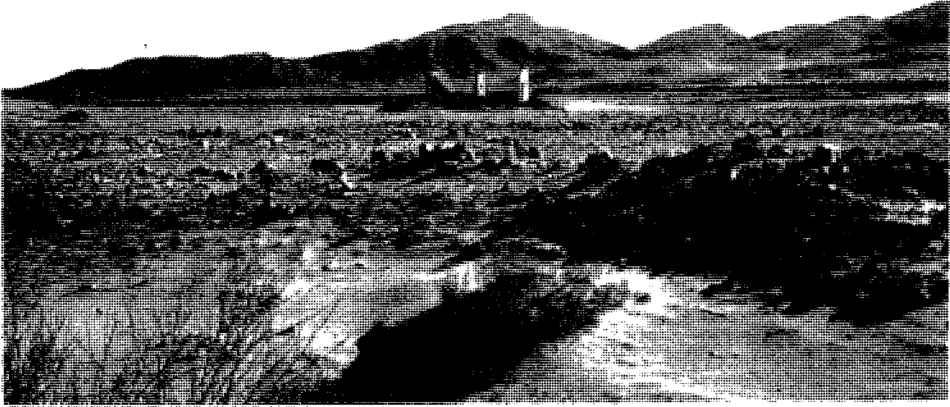


قلعة عقبة حجـــاز

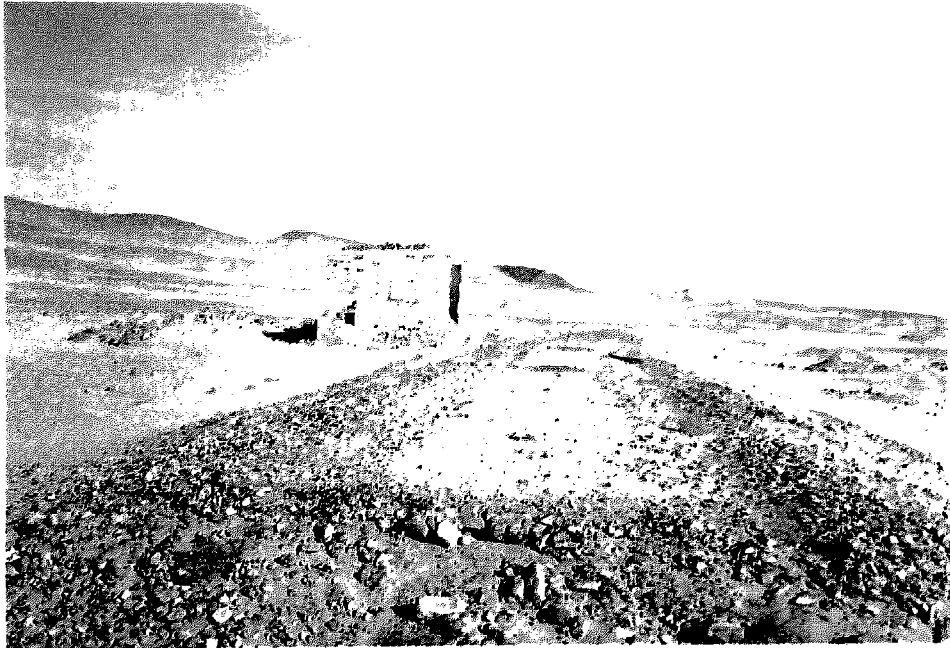
محطة بطن الغول (الكيلو ٥٢٠)

وهي من محطات الصنف الثالث تضم خمسة ابنية متفرقة اثنان منها للمحطة اما ما تبقى فهي ابنية سكنية . ما كان الاتراك يحبذون وجودها حول المحطات . وهي تتبادل الاسناد مع محطة عقبة حجاز القريبة منها . يطل عليها حصن (ابو الرتم) وعليه مربض رشاش على بعد ٥٠٠ متر الى جهة الغرب .





بقايا أبنية محطة بطن الغول

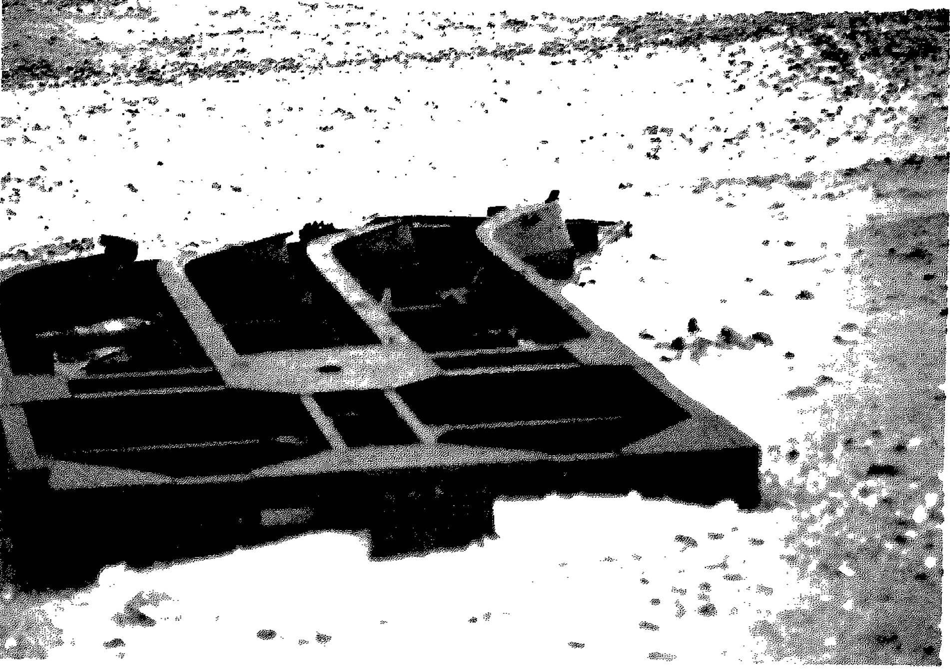


حصن ابو الرتم

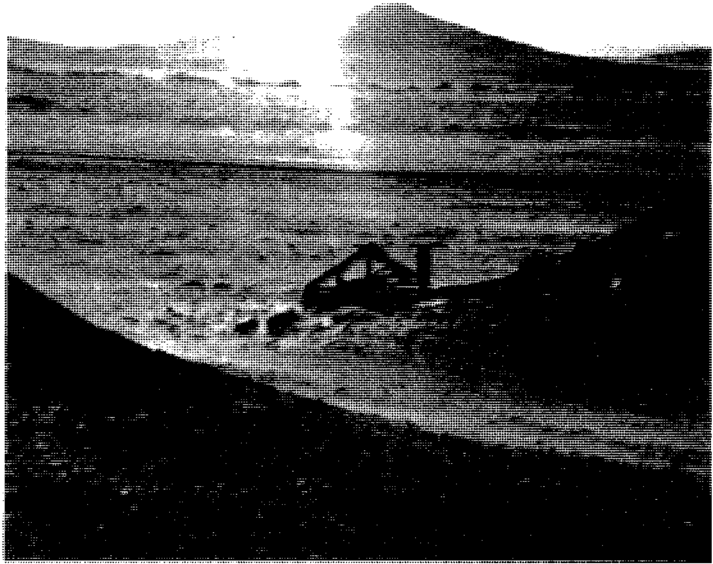
محطة تلول الشحم (الكيلو ٥٤٦)

تعرضت لاكثر من حملة عسكرية نظراً لاهميتها لوجود الجسور من حولها والتي يتطلب اصلاحها وقتاً طويلاً عند تدميرها . شهدت هذه المحطة اشتراك المصفحات والمدرعات الانجليزية لاول مرة على الأرض الأردنية بقيادة الكولونيل داوني ، تلك المعركة التي حصلت في ١٥ نيسان ١٩١٨ والتي اشرف عليها الشريف هزاع .





بقايا قطار دمر أثناء عمليات الثورة العربية الكبرى



حصن تلول الشحوم

محطة الرملة (الكيلو ٥٥٥)

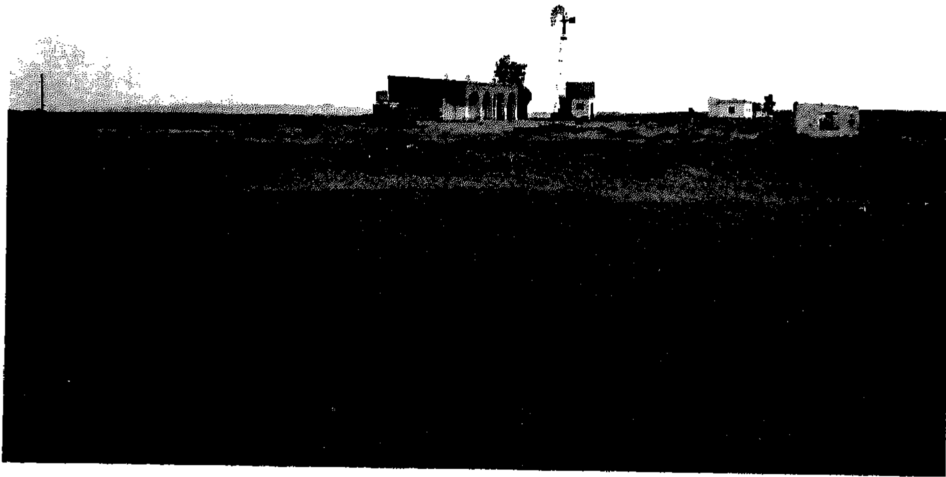
محطة من الصنف الخامس مهجورة وهي الان ركام متناثر تستند واجهتها الجنوبية الى حصن عمير وعمار والذي يقع شمالها بحوالي ٨٠٠ متر، هاجمتها القوات العربية بتاريخ ٢٠ نيسان ١٩١٨ ولكن القوات التركية قد غادرتها قبل ذلك.





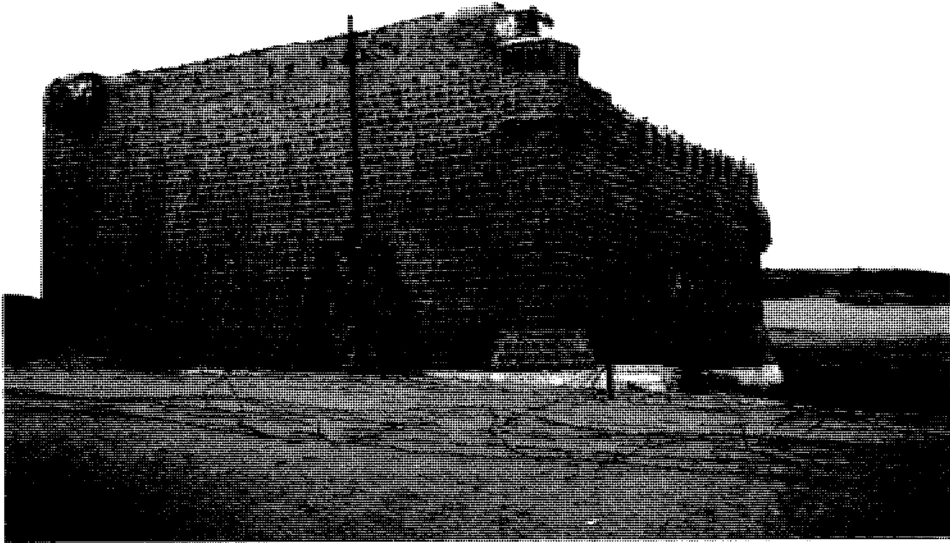
محطة المدورة (الكيلو ٥٧٢)

آخر محطة في الارض الاردنية وهي التي تفصل مسرح الحجاز عن مسرح الاردن وقد ركزت عليها قوات الثورة العربية الكبرى لمنع أي اتصال بين القوات التركية في الحجاز والاخرى في الاردن والشام ، استعان العرب بسرية هجانة مصرية بقيادة باكستون للهجوم عليها بسبب بعدها وطبيعة ارضها ، حيث نفذت عملياتها في ٢٢ كانون الثاني ١٩١٨ وشاركت فيها الطائرات الانجليزية التي انطلقت من مطار الديسي وقد اشرف على هذه العمليات الامير فيصل بن الحسين وشارك فيها محمد علي العجلوني ، وقد شهدت المدورة ست عمليات عسكرية مختلفة .





بقايا قطع سكة حديد أمام المحطة



قلعة المدورة

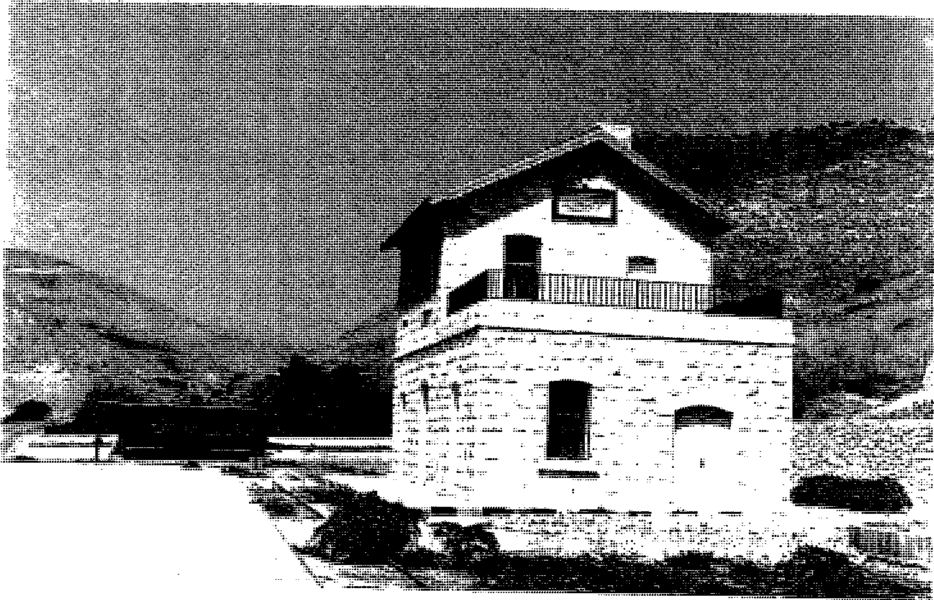
محطة قليد

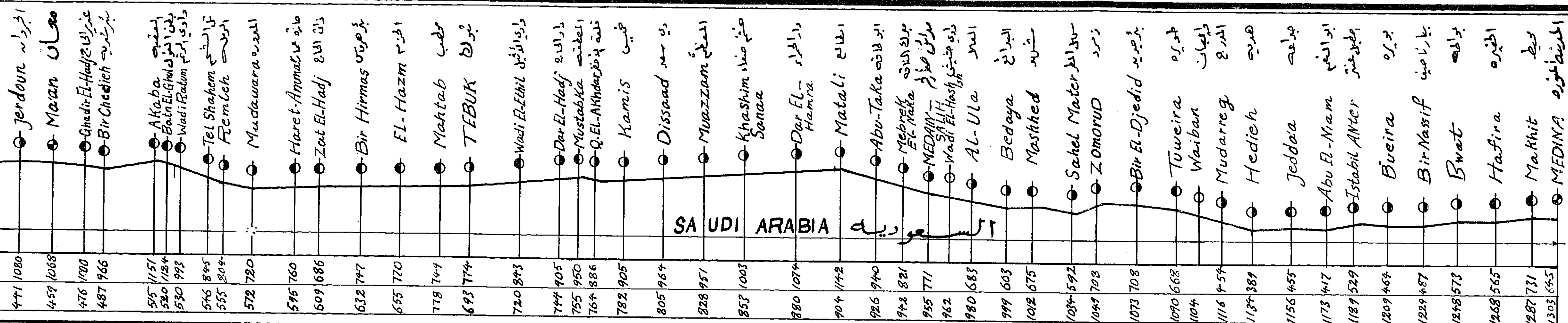
تم بناء خط سكة حديد يتفرع من درعا ليتجه نحو الغرب وليسير في وادي اليرموك وليدخل الارض الفلسطينية ويستمر في سيره حتى بئر السبع .

ويسير خط السكة هذا في الارض الأردنية محاذياً لنهر اليرموك حيث توجد عدد من الجسور الضخمة وهناك محطتان :

محطة قليد اسفل بلدة عقربا تقريبا ولعل تسمية قليد تركية وهي تعني خالد حيث أن المحطة قريبة من تلة خالد بن الوليد الذي اجتمع بجنده عليها اثناء معركة اليرموك .

والمحطة الثانية : هي محطة الشق البارد ولا أثر لها الآن وتوجد بقايا مخفر الشق البارد وهو في أعلى الوادي ويطل على جسر كبير في أعلى نهر اليرموك .

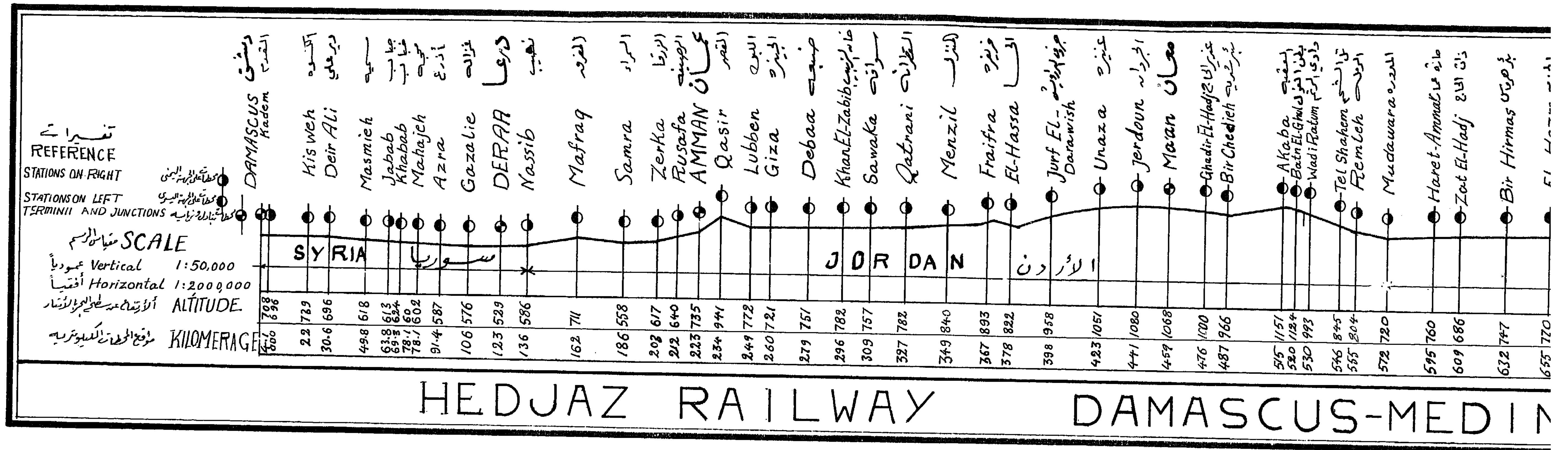




خارطة ب : مخطط محطات سكة الحديد من دمشق وحتى المدينة المنورة.، م

رسم واعداد مؤتمن خليل عمادالدين/ موظف سابق في ادارة السكك

الحديدية .



خارطة ب : مخطط محطات سكة الحديد من دمشق وحتى المدينة المنورة، من رسم واعداد مؤتمن خليل عمادالدين/ موظف سابق في ادارة السكك الحديدية .

الكشافات

الاعلام

(أ)

الأماكن والمواقـــــع

(أ)

(ب)

(ت)

(ج)

(ح)

(د)

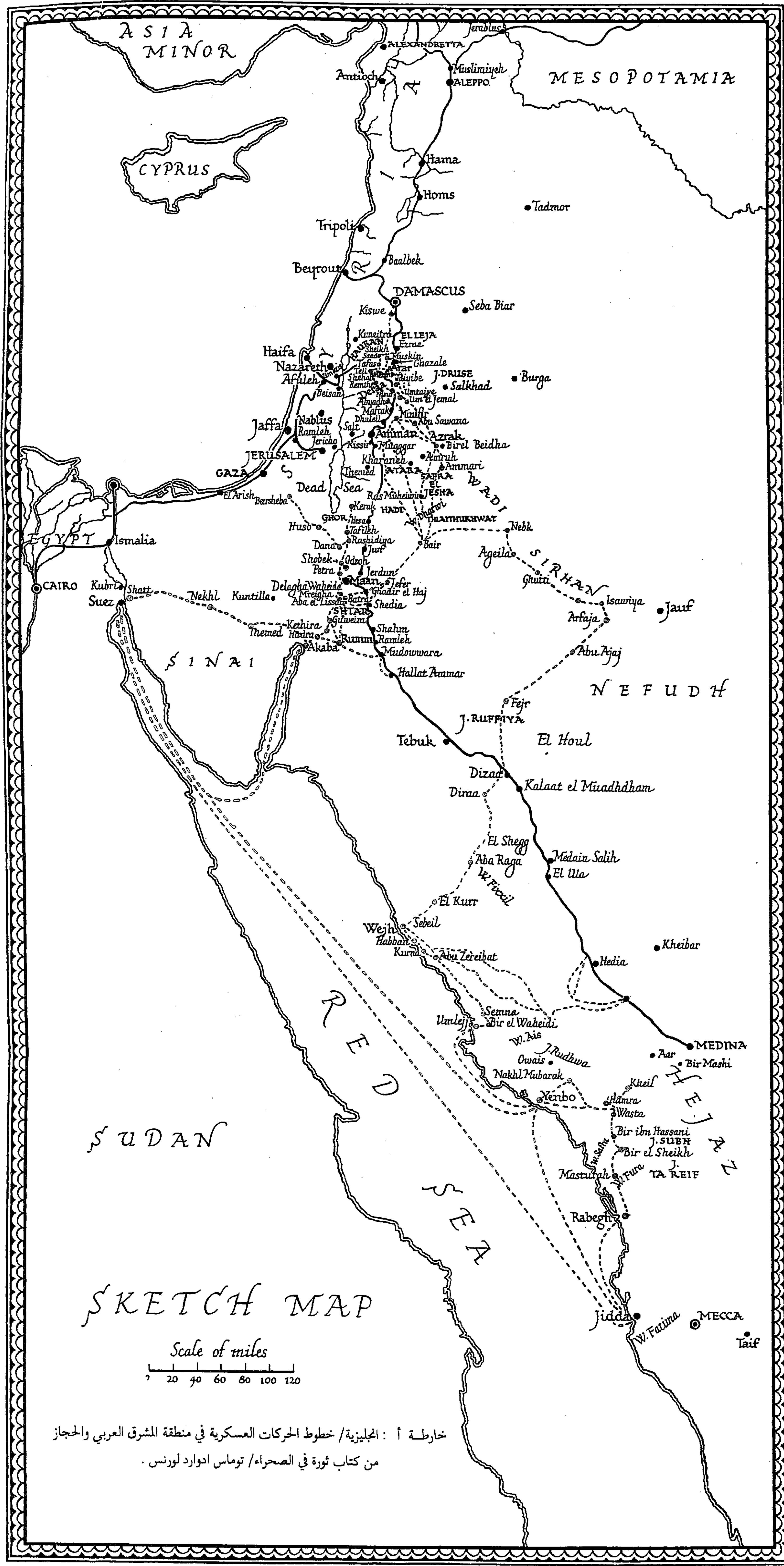
(ش)

(م)

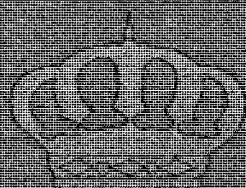
(ن)

الجماعـــــــــات

الصحـــــف



خارطـة أ : الجليزية/ خطوط الحركات العسكرية في منطقة المشرق العربي والحجاز
من كتاب ثورة في الصحراء/ توماس ادوارد لورنس .



The Hashimite Archives



Papers of King Abdullah

The Hijáz Railway

1342 - 1403 A. H.
1923 - 1983 A. D.

Vol. VIII, Part 2
1417 A.H./1996A.D.